

**ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE
DIN MOLDOVA**

CATEDRA „GEOGRAFIA ȘI ECONOMIA MEDIULUI”

**C. Matei M. Mățu V. Sainsus
M. Hachi A. Matei**

GEOECONOMIE

(Note de curs)

Ediția a doua

Editura ASEM

**ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE
DIN MOLDOVA**

CATEDRA „GEOGRAFIA ȘI ECONOMIA MEDIULUI”

**C. Matei M. Mâtcu V. Sainsus
M. Hachi A. Matei**

GEOECONOMIE

(Note de curs)

Ediția a doua

Coordonatori:

**Conf. univ. dr. Matei Mâtcu,
Conf. univ. dr. Valeriu Sainsus**

Editura ASEM
Chișinău, 2010

CZU 33(075.8)
G 31

Notele de curs au fost examinate și aprobate pentru editare la ședințele Catedrei „Geografie și Economia Mediului” (procesul verbal nr. 1 din 23.09.2009)

DESCRIEREA CIP A CAMEREI NAȚIONALE A CĂRȚII

Geoeconomie: Note de curs / C. Matei, M. Mățu, ...; Acad. de Studii Econ. din Moldova. Catedra „Geografie și Economia Mediului”. – Ch.: Dep. Ed.-Poligr. al ASEM, 2009. – 224 p.

Bibliogr. P.
ex. 150

Autori:

© **C. Matei, prof. univ. dr. hab.**

© **M. Mățu, conf. univ. dr.**

© **V. Sainsus, conf. univ. dr.**

© **M. Hachi, conf. univ. dr.**

© **A. Matei, lect. sup.**

ISBN

© **Departamentul Editorial-Poligrafic al ASEM**

CUPRINS

Introducere	6
Tema 1. BAZELE TEORETICE ALE GEOECONOMIEI	
1.1. Obiectul de studiu al Geoeconomiei	8
1.2. Metodele de cercetare și obiectivele Geoeconomiei ca știință	11
1.3. Evoluția concepțiilor geoeconomice în viziunea diferitelor școli științifice	13
1.4. Concepții și strategii geoeconomice în perioada actuală	20
1.5. Conceptul de spațiu geoeconomic comunicațional	24
TEMA 2. SPAȚIUL GEOECONOMIC ȘI GEOPOLITIC AL LUMII CONTEMPORANE	
2.1. Structura geospațială și geoeconomică a lumii contemporane	30
2.2. Poziția geoeconomică și geopolitică ca bază a relațiilor economice internaționale	40
2.3. Parametrii geospațiali ai țării	44
Tema 3. GEOECONOMIA MARILOR SPAȚII ALE TERREI	
3.1. Noțiuni și tendințe de regionalizare economică	50
3.2. Noțiunea de mari spații geoeconomice. Evoluția raporturilor geoeconomice regionale	52
3.3. Trăsăturile de bază ale marilor spații (regiuni) geoeconomice din lume	55
3.3.1. Regiunea geoeconomică America de Nord	55
3.3.2. Regiunea geoeconomică Europa de Vest	61
3.3.3. Regiunea geoeconomică Asia-Pacific	65

TEMA 4. ASPECTELE GEOECONOMICE ALE ZONELOR ECONOMICE LIBERE

4.1. Conținutul geoeconomic al zonelor economice libere (ZEL) și clasificarea lor	73
4.2. Tipuri speciale de zone economice libere: off-shore și științifico-tehnologice	80
4.3. Particularitățile zonelor economice libere în diferite spații geoeconomice	88

Tema 5. TRANSFORMĂRI GEOECONOMICE ÎN DEZVOLTAREA ȘI AMPLASAREA RAMURILOR ECONOMIEI

5.1. Principalii factori geoeconomici de amplasare a ramurilor producției și serviciilor	104
5.2. Teoriile geoeconomice în dezvoltarea și amplasarea ramurilor economiei	117
5.3. Modificări geoeconomice în amplasarea agriculturii mondiale	140
5.4. Activitatea corporațiilor transnaționale (CTN) în amplasarea industriei mondiale	147

Tema 6. MODIFICĂRI GEOECONOMICE ÎN SECTORUL TERȚIAR. SISTEMELE COMUNICAȚIONALE ALE TERREI

6.1. Aspecte generale ale sectorului terțiar	152
6.2. Marile comunicații ale Terrei	161
6.3. Modificări geoeconomice în dezvoltarea sistemului de transporturi și telecomunicații	172
6.4. Sistemele de comunicații ale viitorului (sec. XXI)	181

Tema 7. PROBLEMELE GEODEMOGRAFICE ALE SOCIETĂȚII CONTEMPORANE

7.1. Evoluția și repartitia teritorială a populației Terrei	191
7.2. Problemele reproducerii populației	201
7.3. Urbanizarea și repartizarea populației mondiale pe medii	211
7.4. Problemele actuale ale migrației populației	216
7.5. Elemente de prognoză a populației	223

Tema 8. SITUAȚIA GEOECONOMICĂ DIN REPUBLICA MOLDOVA

8.1. Aprecierea geoeconomică și geopolitică a Republicii Moldova	227
8.2. Crearea complexului de ramuri ale economiei naționale și a spațiului geoeconomic	236
8.3. Relațiile economice externe – semnificații geoeconomice	242
Anexe	248
Glosar geoeconomic	254
Tematica referatelor	263
Bibliografie	264

INTRODUCERE

Goeconomia este considerată, pe drept cuvânt, „cheia” cunoașterii lumii contemporane la începutul sec. XXI, care și-a făcut apariția ca un curent nou în știința economică și geografică la finele sec. XX, baza acestei științe constituind-o geopolitica. Analiza interacțiunilor economice și geopolitice, dintre regiunile și țările lumii, permit formularea concluziei că avem o situație, principial, nouă, deci, asistăm la o restructurare globală a sistemului economic mondial. Etapa postindustrială a generat formarea unor noi sisteme geoeconomice în lume.

În esență, geoeconomia constituie o geopolitică economică contemporană ce are drept scop lichidarea diferențierilor dintre politica internă și externă, dintre hotarele naționale, politice și economice. Goeconomia analizează politica și economia într-o strânsă interacțiune cu caracteristicile mediului geografic. Deci, această știință tratează nu numai factorul spațial, ci și factorul ce ține de asigurarea ramurilor economiei cu resurse naturale și economice.

În condițiile economiei de piață, în pregătirea tinerilor economiști, accentul principal trebuie pus pe disciplinele ce studiază politicile și strategiile geoeconomice, ce ar putea asigura o sporire a competitivității statelor. Căderea lumii bipolare a demonstrat indubitabil că parametrul determinant al ordinii mondiale este economia, iar sistemele geoeconomice reprezintă subiecte supranaționale ale economiei și politicii mondiale, ce ar asigura, la rândul lor, o stabilitate economică a economiilor naționale.

Cursul de prelegeri la Goeconomie este destinat studenților economiști și include analiza bazelor teoretice ale acestei științe, structura geospațială și geoeconomică a lumii contemporane, trăsăturile de bază ale marilor spații geoeconomice ale Terrei. De asemenea, se analizează, la fel, conținutul geoeconomic al spațiului determinat de structurile

teritorial-economice (ZEL), transformările geoeconomice ale sectoarelor economiei mondiale (primar, secundar și terțiar). O temă aparte este consacrată situației geoeconomice din Republica Moldova, inclusiv crearea complexului de ramură al economiei naționale în contextul specificului spațiului geoeconomic.

Actualul curs de prelegeri cuprinde aspectele teoretice ale Geoeconomiei, care este o disciplină completă formată la interferența mai multor științe, precum Economia mondială, Geografia economică, Istoria, Filosofia, Politica. În cadrul său, se analizează structura geoeconomică a lumii contemporane, marile spații geoeconomice ale Terrei, particularitățile ZEL și rolul lor în lumea contemporană, și se caracterizează transformările geoeconomice în principalele sectoare ale economiei mondiale.

În noua ediție a notelor de curs, o mare parte a materialului a fost revăzut, completat și actualizat. Au fost introduse după teme noi: „Trăsăturile geoeconomice în dezvoltarea și amplasarea ramurilor economiei” și „Problemele geodemografice ale societății contemporane”, iar tema: „Bazele teoretice ale Geoeconomiei” a fost completată cu un nou paragraf „Conceptul de spațiu geoeconomic comunicațional”.

Lucrarea Geoeconomie (Note de curs) a fost publicată cu suportul contractului financiar nr.01/RE din ianuarie 2009 al proiectului din cadrul Programului comun de cercetare între Academia de Științe din Moldova și Fondul Cercetării Fundamentale din Federația Rusă pe tema „Situația demografică, utilizarea resurselor umane și migrația populației în spațiul rural din Republica Moldova”, înscris în Registrul de stat al proiectelor din sfera științei și inovării cu cifrul 08.820.07.01/RF prin Hotărârea Consiliului Suprem nr.34 și Protocolul anual, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.27 din 22 ianuarie 2009.

Tema 1. BAZELE TEORETICE ALE GEOECONOMIEI

§ 1.1. Obiectul de studiu al Geoeconomiei

Actualmente, trăim într-o lume care se modifică foarte dinamic. Mai multe fenomene și procese din societate, în vogă, cu câteva decenii în urmă, în prezent, și-au pierdut din actualitate. Pe parcursul dezvoltării societății, se modifică esențial și conținutul științelor socio-economice, apar noi direcții de cercetare care corespund cerințelor moderne. Pentru viitorul economist, se impune nu numai cunoașterea specialității sale înguste din ciclul științelor economice, dar și a altor științe înrudite.

Una din aceste științe este Geoeconomia, care, în prezent, joacă un rol tot mai important în formarea unei concepții economice și în promovarea politicilor și strategiilor geoeconomice ale statelor lumii, care, tot mai mult, se intercalează între ele.

Geoeconomia, la drept vorbind, constituie „cheia cunoașterii lumii la debutul secolului XXI, care și-a făcut apariția ca un curent nou în știința geografică, la finele sec. XX. Această știință s-a dezvoltat mai intens în SUA, după Cel de-al Doilea Război Mondial, unde s-a transferat principalul centru mondial economic și politic al lumii. Geoeconomia, ca știință, a apărut și s-a dezvoltat la interferența cu alte științe, precum sunt cele tratate în continuare:

Economia (din greacă – oikonomia) – care prezumă iscusința de a gospodări; această știință constituie o activitate fundamentală a societății desfășurată în scopul satisfacerii necesităților umane în bunuri materiale și servicii. Economia studiază astfel de categorii, precum eficiența producției, cheltuielile de producție, costul producției, metodele de dirijare a ei etc.

Geografia economică și umană, care, de asemenea, studiază activitatea umană, raporturile economice, dar, spre deosebire de economie, ea studiază aceste fenomene în altă manieră și, anume, în raport cu mediul înconjurător și, totodată, sub aspect teritorial (regional), adică abordează principiile de amplasare a ramurilor producerii și a consumului de bunuri materiale.

Geografia politică (compartiment al geografiei economice) studiază harta politică a lumii, evoluția formării teritoriului statelor, a frontierelor, poziția politico-geografică (geopolitica) a statelor și regiunilor lumii.

În baza geografiei politice, a apărut o nouă știință, numită **Geopolitica**, considerată de către filosoful german, Karl Haushofer, ca o rațiune geografică a statului. Prin „rațiune geografică”, se subînțeleg nu numai factorii geografici, dar și cei politici, adică interesele politice ale țărilor, vis-à-vis de anumite teritorii.

În Germania fascistă, până la Cel de-al Doilea Război Mondial și în fosta URSS, în strategiile lor geopolitice, ca scop major, a fost acordată prioritate factorului de forță în extinderea „spațiului vital”. După Cel de-al Doilea Război Mondial, conceptul de geopolitică germană a fost preluat de SUA, însă, fiind substituită noțiunea de „spațiu vital” cu noțiunea de „zonă de interes vital”, prin care se propune calea spre dominația mondială prin intermediul metodelor economice de prosperare și al valorilor democrației. Drept suport al Geoeconomiei au servit și alte științe; precum filosofia, istoria, istoria economică ș.a.

Geoeconomia a apărut și s-a dezvoltat ca o știință de sine stătătoare datorită următoarelor împrejurări:

- S-a intensificat procesul de diviziune geografică a muncii dintre state și regiunile lumii.
- S-a aprofundat interdependența sistemelor economice ale lumii, a economiilor naționale și a agenților economici.

- Criteriul de bază al potențialului economic a devenit capacitatea de adaptare la competiția tehnico-economică. Geoeconomia, în acest sens, este menită să analizeze configurația schimbărilor legate de acest criteriu.
- Se aprofundează dependența reciprocă a statelor în diferite sfere, precum comerțul, investițiile, mișcarea capitalului, a tehnologiilor, a forței de muncă etc.
- Are loc integrarea statelor în spații economice mari, creându-se sisteme economice comune.
- La sfârșitul sec. XX, se extind astfel de evenimente ca transparența frontierelor naționale, diminuarea rolului statului în dezvoltarea economică, sporirea rolului companiilor transnaționale în dezvoltarea și amplasarea teritorială a ramurilor economiei mondiale.
- Destrămarea lagărului socialist a schimbat ideologia de demarcaj politic și de blocuri politice. Criteriile de bază, în extinderea dezvoltării economiei, devin capacitatea de adaptare la noile condiții economice și creșterea competitivității tehnico-economice a agenților economici.

Referitor la conținutul Geoeconomiei ca știință, există mai multe interpretări. Din denumirea acestei științe, reiese că **Geoeconomia studiază interdependența dintre activitatea umană (homo economicus) și spațiul geografic și influența factorului spațial asupra sferei de producere și distribuire a bunurilor materiale și spirituale.** Într-o altă definiție, se constată că **Geoeconomia este știința preocupată de strategia economică a statului în atingerea unui nivel înalt de dezvoltare economică, atât la scara mondială, cât și regională.** Scopul suprem al strategiei geoeconomice constă în obținerea unei dominații regionale sau mondiale pe cale economică.

În alt context, **Geoeconomia este știința ce studiază lupta concurențială dintre subiecții geoeconomici de diferit rang (economii naționale, corporații naționale și**

transnaționale, bănci etc.) în vederea valorificării și utilizării resurselor naturale și economice.

Un mare aport, în definirea Geoeconomiei ca știință, a fost cel al lui Edward N. Luttwark (istoric american), care a introdus termenul de Geoeconomie. El afirmă că **Geoeconomia studiază politica și strategia utilizate de subiecții geoeconomici pentru a-și spori capacitatea lor concurențială.** Premisa de la care pleacă E. Luttwark constă în reducerea importanței puterii militare în afacerile internaționale după depășirea „războiului rece”. Conform opiniei sale, metodele comerciale, aplicate în promovarea strategiilor economice, în viitor, le vor înlocui pe cele militare.

Geoeconomia pornește de la premisa că spațiul economic și piața nu mai corespund limitelor teritoriului statal, iar spațiul economic mondial nu mai este delimitat de hotarele naționale, dar, cu precădere, de hotarele geoeconomice. Dezvoltarea statelor naționale depinde, în mare măsură, de gradul de participare la competiția internațională și de integrarea în sistemul economic mondial.

§ 1.2. Metodele de cercetare și obiectivele Geoeconomiei ca știință

Metodele de cercetare în domeniul Geoeconomiei se suprapun, în mare măsură, cu cele aplicate în științele geografice și economice. Dintre cele mai importante, le menționăm pe următoarele:

Metoda geostatistică – care se bazează pe analiza datelor statistice naționale și internaționale referitoare la dezvoltarea economiei mondiale, asigurarea cu resurse naturale și umane a diferitelor spații geoeconomice.

Metoda de analiză sistemică a spațiilor geoeconomice, care se bazează pe prelucrarea materialelor statistice prin diverse metode de calcul.

Metoda istorică de cercetare, se aplică pentru restabilirea evoluției fenomenelor cu caracter economic, geoeconomic, demografic, istoric și politic și pentru compararea lor cu cele din etapa actuală. Abordarea istorică a fenomenelor geoeconomice este determinată de rolul ei în determinarea căilor dezvoltării, în perspectivă, a acestor fenomene. Metoda dată de cercetare a fost folosită, pentru prima dată, în studiile geografice de către K. Ritter, iar, în a doua jumătate a sec. al XIX-lea, a fost aplicată pe larg în domeniul Geografiei economice de către istoricul și geograful rus Constantin Arseniev. Rezultatele aplicării metodei istorice de cercetare prezintă o importanță practică, deoarece ele servesc drept bază de elaborare a diferitelor proiecte de perspectivă în diferite spații geoeconomice.

Metoda balanței. Ea acordă posibilitatea de a analiza coraportul dintre ramurile producătoare de bunuri materiale și cele de consum, raportul dintre prezența resurselor energetice și consumul lor (balanța energetică), proporțiile dintre indicatorii economici și demografici, dintre diferite țări, regiuni și spații geoeconomice mari.

Metoda statistico-matematică de analiză a fenomenelor economice, sociale și de mediu. La ora actuală, este necesară prelucrarea unui volum tot mai mare de indicatori socio-economici din diferite spații geoeconomice, care determină evoluția ramurilor economiilor naționale și internaționale de elaborare a diferitelor programe de dezvoltare. Acest fapt poate fi soluționat numai prin utilizarea, pe larg, a metodelor matematice și a tehnicii de calcul.

Geoeconomia, ca știință, joacă un rol mare în societate, deoarece ea este, nemijlocit, asociată cu realizarea multor probleme cu caracter practic al statului respectiv. La ora actuală și pe viitor, ea se bazează pe necesitatea de a contribui la realizarea următoarelor **obiective:**

- Scopul major geoeconomic și geopolitic al fiecărui stat constă în deținerea controlului asupra resurselor principale, a căilor de transport maritim și a pozițiilor geografice-„cheie” atât pe apă, cât și pe uscat.
- Elaborarea strategiilor de dezvoltare a economiilor naționale și căutarea posibilităților folosirii tuturor inovațiilor progresului tehnico-științific și a tehnologiilor noi elaborate în diferite state ale lumii.
- Elaborarea unei geopolitici statale de participare a fiecărei țări la toate structurile internaționale posibile, cu scopul de a-și promova interesele naționale în aceste structuri.
- Promovarea luptei concurențiale pentru controlul resurselor, coridoarelor de transport, piețelor de desfacere, „pozițiilor-cheie” pe uscat și pe mare.
- Aplicarea unor strategii geoeconomice specifice, care ar permite întărirea securității economice în condițiile concurenței dintre subiecții (agenții) geoeconomici.
- Lupta împotriva economiei criminale (subterane), care constă în scoaterea capitalului din țară, eschivarea de la plata impozitelor către stat, spălarea banilor și alte fenomene negative, care diminuează securitatea statului și autoritatea lui în organismele internaționale.
- Reflectarea noilor calități ale proceselor economice în condițiile integrării economice atât la nivel internațional, cât și regional.
- Elaborarea mecanismelor de dirijare și atenuare a influenței crizelor și conflictelor geoeconomice.

§ 1.3. Evoluția concepțiilor geoeconomice în viziunea diferitelor școli științifice

Apariția Geoeconomiei, ca știință, constituie răspunsul la multe probleme, pe care le înaintează societatea în etapa contemporană. Știința este pusă, întotdeauna, în situația de a

căuta noi concepții bine argumentate, în conformitate cu cerințele actuale ale societății. Această situație este dictată atât de problemele științifice, cât și de cerințele activităților practice și anume de necesitatea:

- 1) explicării transformărilor esențiale geoeconomice de la finele sec. XX și trasării noilor strategii de dezvoltare economică, la începutul sec. XXI, care să reflecte noua conjunctură economică și politică.
- 2) conștientizării dezvoltării mondiale ca un proces care necesită selectarea și aplicarea strategiilor dezvoltării economiilor naționale, în contextul procesului de regionalizare și globalizare.
- 3) promovării noilor concepte de dezvoltare, care să țină cont de noile tendințe de dezvoltare geoeconomică, precum sunt transparența frontierelor, minimalizarea rolului statului, creșterea rolului companiilor în sectoarele economiei mondiale.

Încă de la începutul constituirii sale ca știință, Geoeconomia a fost definită de către E. Luttwark, care a lansat și termenul de Geoeconomie.

Un concept științific mai amplu, referitor la Geoeconomie, a fost formulat de către economistul german, profesor universitar Friederich List (1789-1846), care este considerat părintele Geoeconomiei. El a fost un oponent dur al conceptului „Ordinii naționale”, propus de A. Smith. F. List menționa că statului îi revine un rol deosebit în asigurarea dezvoltării economice. În lucrarea sa, „Sistemul național al economiei politice”, formulează teoria forțelor de producere, în care principala forță productivă este considerată industria, iar componenta principală a forțelor de producere este capitalul uman. F. List menționa, în lucrările sale, că oricât de harnici, de economi, de inventivi, inteligenți ar fi indivizii, fără o unitate națională, fără o diviziune a muncii și fără cooperarea forțelor de producție în cadrul unei națiuni, ea nu va atinge niciodată un

nivel înalt de bunăstare și putere și nu-și va asigura posesiunea durabilă a bunurilor ei materiale și spirituale.

Un alt concept expus de către F. List este cel referitor la „autarhia marilor spații”, care este definită drept unitate economică de sine stătătoare, în care legăturile economice interne și schimbul de mărfuri face ca aceste spații să poarte un caracter unitar. Autarhia, în calitate de concept constituie o strategie geoeconomică care constă în crearea unor sisteme economice de tip închis și-n ruperea relațiilor economice externe, fapt ce duce spre izolare.

În afară de studiile ce se referă la diverse aspecte geopolitice, în Germania, s-a dezvoltat și Geopolitica. Școala geopolitică germană este considerată cea mai veche și importantă grupare științifică, marcând apariția și evoluția acestei științe la finele secolului XIX și în prima parte a secolului XX.

Apariția geopoliticii în spațiul german se poate explica în contextul socio-politic european general, dar mai ales în condiționările interne ale spiritului german, în competiție cu vecinii sau alte puteri (Marea Britanie, Franța sau Imperiul Austro-Ungar și chiar Imperiul Țarist).

Fondatorul geopoliticii germane a fost Friedrich Ratzel (1844-1904), creator de școală științifică, personalitate complexă care a dominat sfârșitul sec. al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea. El ocupă prestigioase catedre de geografie la marile universități de la München și Leipzig. Este autorul a multor lucrări de valoare din domeniul geografiei umane („Antropogeografia”), istoriei și, mai ales, geografiei politice („Politische Geographie”).

Geografia politică, grație lui Fr. Ratzel, a favorizat mai târziu apariția geopoliticii. Autorul abordează încă din primele lucrări rolul statului în societate. Evoluția statului, spune el, începe, practic, de la o zonă centrală (nucleu): „Dezvoltarea statelor este în strânsă legătură cu înflorirea politică a

popoarelor, în măsura în care aceasta cuprinde o extindere și o intensificare a raporturilor cu alte state”.

Sunt interesante considerațiile făcute despre mobilitatea societății (popoarelor): „Forța politică cea mai elementară rezidă în mobilitate. Cu cât un popor este mai mobil, cu atât el ocupă mai mult spațiul său, avem impresia că poporul se mișcă înainte sau înapoi, asemenea unei mase de lichid”.

Reflecții interesante ale autorului se regăsesc, de asemenea, în studiul cu privire la imperfecțiunea statelor („statul oamenilor este cu certitudine un organism imperfect”), mărimea spațiilor și mai ales problema războaielor („războiul a rămas, dintotdeauna marea școală a dominării spațiului”).

Un alt reprezentant al școlii geopolitice germane a fost Karl Haushofer, militar de carieră, apropiat al cercurilor conducătoare naziste. Activitatea sa (între cariera de militar, cea universitară și diplomatică) s-a materializat prin valoroase contribuții teoretice (Geopolitice, pragmatice, studii despre Japonia, marile puteri) sau de formare a școlii geopolitice germane. În demersul său teoretic, K. Haushofer considera că „geopolitica e tot ce se poate ști astăzi despre o țară, privită ca piesă sau ca organism în angrenajul politic mondial”.

Un mare aport, în dezvoltarea conceptelor geoeconomice, l-au adus savanții economiști americani din principalele centre universitare. Unul dintre acești savanți a fost John Galbraith. În lucrările sale, ce promovează ideea că succesele economice ale Occidentului se datorează, în primul rând, nivelului înalt de viață al populației. Iar deciziile în dezvoltarea industriei contemporane trebuie să se bazeze pe cunoștințele științifice și tehnice speciale, pe informații și experiență, pe instruirea și intuiția profesională a mai multor persoane.

Savanții economiști americani au pus bazele dezvoltării geopoliticii, dar, totodată, au acordat o atenție prioritară principiilor geoeconomice. Ei au lansat teoria numită „Spațiile de interes vital”, care a constituit o prelungire a teoriei

savanților germani numită „spațiile vitale”. Teoria dată a fost promovată de către Germania fascistă în dezlănțuirea Celui de-al Doilea Război Mondial, constituind motivul extinderii prin forță a spațiului vital.

Un alt economist american, care a adus o mare contribuție la dezvoltarea concepțiilor geoeconomice, a fost Peter Drucker, căruia îi aparțin lucrările: „Viitorul omului industrial” (1946), „Revoluția invizibilă” (1976), „Societatea postindustrială” (1993) ș.a. Autorul consideră că o prioritate mare, în promovarea politicii geoeconomice a statelor dezvoltate, o are numărul mare de specialiști înalt calificați. Aplicând acest principiu la perioada în care trăim, putem constata că neglijarea susținerii învățământului superior și finanțării cercetărilor științifice, tipică statelor ex-sovietice, prezintă un pericol nu numai pentru viitorul statelor respective, dar și pentru întreaga omenire.

Un alt savant american, Lester Karl Turou, specialist în domeniul economiei mondiale, consideră că, dacă, la sfârșitul sec. XIX, sistemele economice locale au fost înlocuite cu cele naționale, apoi, la sfârșitul sec. XX, în locul acestora vine economia globală. În lucrarea sa, intitulată „Investițiile în capitalul uman” (1970), se menționează că, în cazul globalizării, veniturile țării respective vor fi în raport cu gradul de integrare în economia globală. În acest context, savanții contemporani consideră că resursele strategice ale sec. XXI vor deveni cunoștințele omului și capacitatea de a le folosi în binele societății.

Reprezentanții școlii geopolitice anglo-americane au adus o mare contribuție și la dezvoltarea conceptului de geopolitică. Contextul în care a apărut și s-a dezvoltat geopolitica, în Marea Britanie și SUA, diferă fundamental de cel al Germaniei.

Astfel, Marea Britanie, după Tratatul de la Paris din 1763, devine prima putere mondială; consolidând cel mai vast imperiu colonial din lume, iar dominația politică este dublată de rolul lirei sterline și a bursei londoneze.

SUA, după Declarația Monroe (1823), devine cea mai mare putere regională americană. În aceste coordonate socio-politice și economice, Marea Britanie dezvoltă o geopolitică de expansiune imperială încă din sec. al XVII-lea, îmbinând abil tendințele expansioniste cu cele de misionarism religios.

În această perioadă, „rolul mării” devine un factor extrem de important în geopolitica statelor lumii. Să ne reamintim că Marea Britanie era supranumită „regina mărilor”; acest lucru presupunea flote comerciale și de război puternice, căi maritime și controlul principalelor strâmtori și canale, factori comerciali și puncte de sprijin situate pe toate continentele.

Primul mare geopolitician al „mărilor” a fost A. T. Mahan (1840-1914), militar de carieră, dar și profesor de istorie navală. Principalele sale lucrări sunt consacrate rolului puterii maritime în dezvoltarea concepțiilor strategico-militare. Ecoul lucrărilor sale determină modificarea strategiilor militare în SUA (crearea unei flote militare corespunzătoare). Dacă Primul Război Mondial a fost mai mult „continental”, în Cel de-al Doilea, confruntările maritime au fost decisive. În concepția sa geopolitică, A. T. Mahan a susținut trei obiective fundamentale:

- 1) poziția geografică limitrofă pe o mare întindere a Oceanului Planetar;
- 2) absența unor vecini puternici/rivali;
- 3) dezvoltarea unei capacități militare navale remarcabile.

Lecția geopolitică a lui A. Mahan este clară: când un stat beneficiază de o poziție geografică avantajoasă de tipul insular sau izolat (ex.: Marea Britanie), fără a fi nevoit să facă față unor vecini puternici, poate să-și concentreze efortul spre a deveni o putere maritimă deosebită, controlând astfel căile maritime importante, punctele strategice și teritoriale de peste mări (în fapt, coloniile aferente). Continuator al operei lui A. Mahan, poate fi considerat și britanicul Julian Corbett, profesor la Universitatea Oxford, un mare specialist în istorie (lucrarea

„Principiile Strategiei navale”). Spre deosebire de A. Mahan, J. Corbett acordă, în mod egal, importanță atât strategiei maritime, cât și celei continentale, influențând doctrina militară interbelică și desfășurarea Celui de-al Doilea Război Mondial.

Dar părintele geopoliticii clasice anglo-americane este Halford Mackinder, reformator al geografiei britanice, cu temeinice studii efectuate la Oxford (în 1887, fondează, la Oxford, prima Facultate de Geografie). El reia, după 14 ani, teoria lui Mahan (dreptul mării) în două lucrări clasice: „Pivotul geografic al istoriei” și „Idealuri democratice și realitate”. Principalul său concept introdus în geopolitică a fost cel de **pivot al lumii (Heartland)**, iar în concepția sa, se afirmă că partea continentală a Europei constituia „Insula Lumii”, care controlează de fapt întreaga planetă.

În concluzie, putem menționa că, în lumea academică anglo-americană, geopolitica devine o știință autonomă abia în preajma Celui de-al Doilea Război Mondial, datorită pericolului german, care îngrijorează vădit SUA și, mai ales, Marea Britanie, ca regină a mării și putere mondială de necontestat.

În afară de școala germană și americană ale gândirii economice, în domeniul economiei politice, trebuie evidențiat și rolul școlii franceze. Renumitul savant francez, istoricul Fernan Braudel (1902-1985), în baza noțiunii de „autarhia spațiilor mari”, a introdus noțiunea de „lume economică” (în sensul de „spațiu economic”), care este considerată o lume unică ce se caracterizează printr-o unitate economică unită printr-un schimb comercial. Drept exemplu poate servi „Lumea economică” din regiunea riverană Mării Mediterane.

În lucrarea altui savant francez, Jacques Attali, numită „Linia Orizontului” este expus conceptul geoeconomic, cu privire la contrastele spațiilor geoeconomice. Autorul afirmă că lumea contemporană, în care predomină valorile libere, relațiile de piață și tehnologiile informaționale, se formează în baza

principiilor geoeconomice. Conform acestui concept, în etapa actuală, viața economică a lumii se rotește în jurul a trei centre (nuclee) mari, numite spații geoeconomice, sau zone industrial-financiare, și anume, America de Nord, Europa Unită, și Asia-Pacific.

În fosta URSS, geopolitica ca disciplină științifică era strict interzisă, fiind înlocuită, în practică, de o politică dictatorială de tip stalinist, promovată de către conducerea Partidului Comunist. Spre deosebire de geopolitică, Geoeconomia în URSS nici nu exista. În Rusia contemporană (după anul 1990), există un interes major vis-à-vis de problemele geoeconomice actuale. Savanții școlii ruse, E. Kocetov și V. Dergaciov, au formulat conceptul despre spațiile geoeconomice conform criteriului de creare a unor condiții mai favorabile de formare și redistribuire a veniturilor la nivel global. Geoeconomia școlii ruse se bazează pe așa-numita „balanță a intereselor geostrategice”. Savantul rus E. Kocetov a expus conceptul referitor la unitatea sistemului economic mondial, care s-a consolidat în baza a trei procese:

1. Internaționalizarea, adică interacțiunea economiilor naționale prin prisma pieței mondiale;
2. Mondializarea, care presupune legături integraționiste de reproducere a bunurilor materiale;
3. Globalizarea, care prezintă interacțiunea economiei globale cu geoeecologia.

§ 1.4. Concepții și strategii geoeconomice în perioada actuală

Datorită studiilor efectuate, în domeniul Geoeconomiei, în cadrul diferitelor școli științifice, la ora actuală, s-au conturat anumite strategii și concepții geoeconomice. Amintim că Geoeconomia este știința, care, prin obiectul său de studiu, joacă un rol important în apărarea interesului național al

securității economice a statelor și a integrării întregii economii naționale în cea globală.

Sub noțiunea de strategie de dezvoltare se subînțelege un ansamblu de decizii, care urmează a fi luate în scopul realizării obiectivelor urmărite. Astfel, strategia reprezintă modul în care un subiect geoeconomic urmărește să-și atingă scopul, ținând cont de resursele disponibile și factorul de mediu, cel economic și politic. Strategia este un plan de gândire, de planificare a activităților și acțiunilor viitoare și urmărește scopul să răspundă la întrebarea: Ce trebuie făcut și cum trebuie făcut?

În prezent, se pot evidenția câteva elemente distinctive ale strategiei geoeconomice, cum ar fi:

- integrarea economică;
- democratizarea tuturor sferelor de activitate ale statului;
- liberalizarea economiei;
- participarea activă la diviziunea internațională a muncii;
- intensificarea procesului de privatizare a economiei pentru statele socialiste, care mai există.

Una dintre strategiile geoeconomice de bază, la ora actuală, este cea care vizează activitatea schimburilor comerciale dintre națiuni, care reprezintă relația „liberalism-protecționism”.

1. **Liberalismul** presupune dezvoltarea comerțului internațional fără restricții din partea statului. Însă, comerțul liber nu există în formă clasică, dar capătă alte forme, cum ar fi zona liberului schimb, uniuni vamale, piețe comune, uniuni economice, porturi maritime libere, uniuni comerciale, zone economice libere.

2. **Protecționismul** este un concept geoeconomic, care presupune implicarea statului în efectuarea comerțului exterior printr-un set de măsuri ce vizează protecția pieței naționale de concurenții străini. Protecționismul a coincis cu etapa de stabilitate economică a statelor lumii și de acumulare a

capitalului, măsură impusă de susținerea economiei naționale.

Atât adepții liberalismului (LS), cât și ai protecționismului (P) aduc argumente Pro-LS sau Pro-P.

Avantajele liberalismului rezidă în:

- reducerea prețurilor la o gamă mare de mărfuri, servicii și, corespunzător, diminuarea inflației.
- specializarea economiilor naționale conform avantajelor ce permit utilizarea mai eficientă a resurselor;
- extinderea pieței;

Avantajele protecționismului constă în:

- surse de venit în buget;
- protejarea producătorului autohton;
- argumente de ordin social, care vor putea reglementa procesul migrației ilegale a populației.

În concluzie, putem menționa că LS e mai potrivit doar în interiorul grupărilor regionale, dotate cu piețe comune pentru țări cu nivel avansat de dezvoltare, iar protecționismul este mai potrivit în fazele inițiale de dezvoltare a statelor.

În ultimele decenii, pe avanscena geopolitică a lumii, se impune tot mai mult **Concepția noii ordini mondiale**, care are obiecte de studiu formele și mijloacele de soluționare a problemelor globale ale omenirii, legate de pericolul unui război termonuclear, al unor catastrofe ecologice, epuizării unor resurse naturale, pericolul exploziilor demografice, disproporțiile nivelului de dezvoltare a georegiunilor mari ale Terrei – Nordul bogat și Sudul sărac. La discutarea acestor probleme cu caracter global, participă activ multe organizații nonguvernamentale, precum sunt Asociația Statelor ONU, Fondul Stanley, Clubul de la Roma, Grupul de la Paris.

În disputa acestor strategii globale au apărut două curente:

1. Futuriștii, care se preocupă de prognozarea viitorului omenirii;

2. Globalismul, care propun acțiuni de participare la schimbarea formării viitorului. Adepții acestui concept pornesc de la postulatul că, dacă lumea este unică, atunci este necesară elaborarea unui model ce ar reflecta procesele globale, ca un tot unitar.

Până în prezent, au fost elaborate peste 20 de modele, dar au căpătat o rezonanță mai mare câteva din ele:

- „Limita dezvoltării” (autor D. Medouz);
- „Modelul integrat al lumii” (autor Mesarovici și E.Pestel);
- „Dinamica mondială” (autor D. Forester).

Însă, în literatura geoeconomică actuală, încă nu există o părere unică a „modelului global”.

Într-unul din modelele Clubului de la Roma, intitulat „Restructurarea ordinii mondiale”, se promovează ideea că existența unui sistem mondial necesită o restructurare fundamentală și crearea unei noi ordini internaționale, sociale și economice a lumii. Scopul major al acestei restructurări trebuie să fie atingerea unei bunăstări a tuturor cetățenilor globului.

În concluzie, la tema expusă, menționăm că a rămas în istorie conceptul economiei politice bazat pe ideologia comunistă despre împărțirea lumii în trei grupuri de state: capitaliste, socialiste și subdezvoltate. Astăzi, economia mondială și respectiv a statelor lumii, care devine tot mai integrată, se află în căutarea unei noi configurații geospațiale. Este acceptată tot mai mult ideea împărțirii lumii, între Vest și Est, Nord și Sud. Tot mai mult se consolidează cele trei mari spații geoeconomice bine conturate: America de Nord, Europa de Vest și Asia-Pacific. De politica geoeconomică promovată de către statele din aceste zone, de relațiile stabilite între ele, va depinde soarta întregii omeniri, atât în prezent, cât și în viitorul mai îndepărtat.

Rămâne ca voi, viitorii economiști, specialiști în diferite domenii socio-economice, să participați activ la realizarea obiectivelor geoeconomice și la rezolvarea problemelor respective atât cele cu caracter global, național, cât și local.

§ 1.5. Conceptul de spațiu geoeconomic comunicațional

O trăsătură de bază a spațiului geoeconomic o constituie caracterul său multidimensional. Una din aceste dimensiuni, de rând cu cea care ține de teritoriul economic, politic, este și dimensiunea comunicațională, care, în lumea modernă, devine tot mai actuală. Funcția comunicațională este asociată cu prezența mijloacelor de transport, care, la rândul lor, contribuie la anumite legături (economice, culturale) ce au loc în cadrul spațiului geoeconomic.

Tehnologiile informaționale, magistralele moderne de transport, telecomunicațiile, inclusiv Internetul și alte performanțe ale civilizației contemporane au contribuit, în mare măsură la apropierea spațiilor geoeconomice. În această ordine de idei, se pun bazele formării unei „noi geografii”, bazate pe noțiunea de spațiu geografic comunicațional.

Organizarea spațiului geoeconomic, ca sistem global, presupune, în primul rând, diferențierea lui în subsisteme unice, precum sunt: litosfera, hidrosfera, atmosfera, biosfera, sociosfera, etnosfera. Spațiul geoeconomic la scară globală se mai divizează în anumite regiuni (raioane) la baza cărora stau factorii ce reflectă esența fenomenelor, atât a celor naturale, cât și a celor sociale – a mediului natural (climă, sol, relief), repartiția biomasei (a substanțelor vii), densitatea populației etc.

Suprafața terestră se mai împarte, din punct de vedere geografic, în uscat și apă, apoi în continente și părți ale lumii, mări și oceane. Însă, această diferențiere, în multe privințe, este convențională, drept exemplu servind hotarele de delimitare a oceanelor și dintre Europa și Asia.

În majoritatea conceptelor geopolitice și geoeconomice, se conține noțiunea de zonă de contact în cadrul sistemului: Mare (Rimlend) – Continent (Hartlend), care se bazează, în fond, pe principiul determinismului geografic. În viziunea acestui concept, se apreciază că procesele și fenomenele naturale și cele socio-economice, care se află în zonele de contact, dispun de o putere energetică mult mai înaltă decât celelalte teritorii.

La ora actuală lumea se află în epoca marilor descoperiri în zonele comunicaționale de contact: a celor dintre mare și continent, dintre zonele cu activitate seismică diferită, inclusiv a celor unde există fracturile geologice.

Totodată, în zonele de contact (marginale), are loc o suprapunere, nu numai a proceselor și fenomenelor naturale, dar și a celor geopolitice și geoeconomice, etnice, cultural-istorice etc.

La rândul lor, aceste fenomene și procese, suprapunându-se între ele, creează o stratificare în spațiul geoeconomic comunicațional, care dispune de o energetică marginală înaltă (linia de litoral a mărilor și oceanelor, zona de contact dintre civilizații).

Noțiunea de comunicație. Noțiunea de „comunicație” provine din latină (- a lega, a se sfătui, a face ceva obștesc) și are un înțeles universal, dar care se concretizează în spațiul geografic, istoric, sociocultural, economic și informațional. Din punct de vedere material și practic, comunicațiile înseamnă, în primul rând, transport, legătură. În spațiul sociocultural, comunicația este concepută drept o transmitere a informației de la om la om, de la o generație la alta în procesul oricărei activități.

Tradiția ca formă de comunicație în timp este concepută ca o transmitere a informației de la o generație la alta, inclusiv a valorilor socioculturale, diverse genuri de artă, inclusiv scrisul.

Drept formă de comunicație transfrontalieră în spațiul geoeconomic socio-cultural sunt relațiile internaționale, iar în spațiul economic – coridoarele comunicaționale, care contribuie la accelerarea comerțului la mișcarea capitalului economic și financiar.

Sistemele socio-economice, care, la rândul lor, au un sens cu mult mai larg, erau, până nu demult, relativ izolate unul de altul, pe când, în prezent, în condițiile integrării și globalizării, are loc o deschidere tot mai largă a acestor sisteme, având drept consecință contactele tot mai strânse dintre civilizații, inclusiv a celor culturale, economice, informaționale etc.

În spațiul multidimensional comunicațional, are loc o stratificare (suprapunere) a proceselor și fenomenelor naturale și a celor sociale, formând așa-numite zone (câmpuri) ce dispun de o energetică relativ înaltă.

Revoluția comunicațională. Ea este determinată de tehnologiile informaționale de performanță, cu preponderență, ale tehnologiilor spirituale în raport cu cele materiale. La ora actuală, orice cetățean are acces la canalele de informație și la diverse surse de informație, în timp ce, în trecut, acest acces depindea de funcția și locul pe care îl ocupa persoana respectivă în societate.

Mobilitatea globală a informației, a capitalului și a cadrelor calificate afectează, într-o anumită măsură, rolul statului în executarea funcțiilor sale. Tehnologiile informaționale, la etapa actuală, au devenit o armă de mare importanță strategică: politică, militară, economică, socială și culturală.

Una dintre principalele surse strategice informaționale sunt considerate telecomunicațiile și, corespunzător, industria de producere a lor, orientată la cele mai performante tehnologii (inclusiv Internetul, telefonia celulară) și alte forme de comunicare, precum sunt

amenajarea rețelelor de fibre optice și, în sfârșit, racordarea sistemelor naționale de comunicație la cel internațional.

Un element-cheie în componența infrastructurii societății contemporane îl reprezintă rețelele informaționale. Includerea unei țări în fluxurile internaționale de comunicare, inclusiv a celor economice, umane, politice etc. este imposibilă în lipsa unui sistem național de informație racordat la cel mondial.

Scopul general al informatizării constă în implementarea unor mijloace informaționale, ce ar permite accesul operativ al instituțiilor de stat și civile, al agenților economici și al populației la informații selective, complete, veridice, necesare pentru diverse activități.

Spre deosebire de telecomunicații, Internetul se referă la resursa strategică de importanță internațională. În sistemul global informațional, locul principal revine SUA. Dacă, în economia mondială, SUA le revin 20% din produsul global brut, apoi în spațiul informațional mondial, conform datelor UNESCO, le revin – 65%. SUA deține monopolul și în spațiul Internetului. Se spune, la figurat, că „imperialismul informațional a depășit cu mult imperialismul economic”.

Revoluția comunicațională, care coincide cu perioada postindustrială de dezvoltare economică, are drept consecință formarea celui de al patrulea sector al economiei – cel informațional, care dispune de calități specifice, formând așa-numita „marfă intelectuală”.

Revoluția comunicațională, extinzând orizontul cunoașterii, pătrunde tot mai mult nu numai în domeniile vieții obișnuite, dar și în tainele științei, ale investigației unor fenomene mai puțin cercetate.

În ultimele decenii, se dezvoltă cu ritmuri rapide o nouă direcție în știință, numită *genomica*, care studiază informația biologică despre organismul omului. O adevărată revoluție în

știința biologică o reprezintă cunoașterea structurii ADN-ului¹ la mijlocul secolului XX, care contribuie la descoperirea multor secrete ale vieții, inclusiv aceasta va contribui la tratarea multor boli serioase, inclusiv cancerul.

Structura ADN-ului a fost decodificată la începutul anilor 50 de către americanul D. Watson și britanicul Francis Crick. Ei au descifrat primii structura de dublă spirală. Conform propriilor afirmații, saltul calitativ al descifrării „secretului vieții” s-a produs în anul 1953.

La ora actuală, la începutul celui de-al III-lea mileniu, se realizează unul dintre cele mai costisitoare proiecte internaționale din istoria științei, numit „Genul omului”, în care este descifrată structura chimică a ADN. Aceasta va acorda posibilitatea de a codifica informația despre genele omului. Descoperirea dată va constitui cheia posibilității de a trata multe boli grele. Datorită acestei descoperiri va putea fi prevenită posibilitatea unei catastrofe genetice de pe planetă, legată cu înrăutățirea genofondului uman.

¹ ADN-ul – reprezintă îmbinarea de acizi (dezoxiribonucleic) care desemnează una dintre cele mai complexe molecule organice, substanța care se găsește în fiecare celulă a ființei vii. ADN-ul conține 4 tipuri diferite de molecule organice: adenină (AL), citozină (C), guanină (G), tinină (T). Aceste 4 baze se combină între ele numai într-un anumit mod.

Bibliografie:

1. Simion T. *Introducere în Geopolitică*. – București, 2003.
2. Simion T. *Geoeconomia Terrei*. – București, 1997.
3. Алаев А.Б. *Социально-экономическая география*. Терминологический словарь. – М., 1983.
4. Дергачев В.А. *Геоэкономика*. – Киев, 2002.
5. Кочетов Э.Г. *Геоэкономика. Учебник по курсу мировая экономика*. – М., 2002.

Subiecte pentru conversație:

1. Explicați care este conținutul Geoeconomiei ca știință?
2. Care este legătura dintre geoeconomie și alte științe?
3. Explicați principalele metode de cercetare aplicate în Geoeconomie.
4. Caracterizați conceptul științific din Geoeconomie al reprezentanților școlii germane, franceze și americane.
5. Explicați cum se manifestă revoluția comunicațională la ora actuală.

Tema 2. SPAȚIUL GEOECONOMIC ȘI GEOPOLITIC AL LUMII CONTEMPORANE

§ 2.1. Structura geospațială și geoeconomică a lumii contemporane

Dezvoltarea economică și politică este indisolubil legată de spațiu. Spațiul reprezintă o coordonată a dezvoltării, analiza căruia ar da răspuns la una dintre întrebările vitale pentru știința și practica economică: unde să se producă bunurile economice cu cheltuieli minime și efecte maxime. Întreaga istorie a omenirii poate fi redusă la o luptă perpetuă pentru spațiu. „Goana” după spațiu a constituit o preocupare de bază pentru toți subiecții geopolitici și geoeconomici.

Spațiul poate fi structurat din punct de vedere geopolitic, geoeconomic, iar elementele de bază ale acestuia sunt: statul, teritoriul economic, acvatoriul, zona economică, enclava, coridoarele de transport etc.

Cea mai importantă unitate teritorială în Geoeconomie și Geopolitică o reprezintă *statul*. Argumentele aduse în favoarea statului sunt:

- În perimetrul hotarelor statale, sunt amplasate toate structurile administrative și economice, conducerea țării care asigură unitatea teritorială în organizarea forțelor și relațiilor de producție prin intermediul reglementărilor statale și sociale;
- Statele – subiecte de drept internațional, reprezintă unități spațiale supuse analizei și cercetării conform indicatorilor statistici de bază. În același timp, trebuie menționată dificultatea analizei și tipologiei structurilor statale datorită inegalității statelor ca dimensiune teritorială, ca efectiv numeric al populației, ca potențial, ca nivel de dezvoltare economică etc.

Statul reprezintă un spațiu organizat politic, economic și geografic care nu poate exista decât pe o bază teritorială, bine precizată din punct de vedere geografic, pe care se suprapune factorul politic, demografic și istoric. Elementele principale care definesc statul sunt: teritoriul, forma de guvernământ și organizarea economică.

Evoluția noțiunii de stat poate fi urmărită din cele mai vechi timpuri și până în prezent. Evoluția statului a decurs paralel cu evoluția societății umane. Deși primele state au apărut încă din antichitate, statul național modern s-a cristalizat abia în Europa feudală.

Statele s-au format de-a lungul istoriei în consecința mai multor evenimente: prin războaie și cuceriri teritoriale, prin partaj succesoral (moștenire), prin lupta pentru independență națională, prin destrămarea unor imperii, prin dezmembrarea unor state federative, prin separarea unor colonii de metropole etc. Numărul statelor a evoluat continuu, astfel, în 1890, erau 46 de state pe glob, 1914 – 62 de state, 1946 – 74 de state.

În prezent, există circa 200 de state, având calitatea de subiect de drept internațional cu capacitatea deplină, indiferent de întinderea lor teritorială, mărimea populației, gradul de dezvoltare economică.

În esență, *statul* reprezintă o entitate distinctă, fiind determinat de poziția sa geografică pe glob, continente, regiuni geografice. Toate aceste caracteristici conferă statului o personalitate geografică. Evoluția sa a fost una destul de complexă și controversată.

Statul este o întruchipare politică a națiunii și, de regulă, a evoluat odată cu națiunea respectivă. Astfel, putem exemplifica *statele naționale* europene: țările scandinave, Țările de Jos, Polonia, România, Portugalia, Grecia, Franța, Italia, având o structură omogenă a populației, ceea ce reprezintă un factor în plus de stabilitate geopolitică, dovedind o coeziune extrem de mare a statului național. Există în lume și state binaționale, cum

ar fi: Canada (francofonă și anglo-saxonă), Belgia (valonă și flamandă), precum și state multinaționale Federația Rusă, India, SUA etc. Statul național reprezintă forma cea mai înaltă de organizare politico-teritorială a națiunii. Statul național se definește ca o suprapunere dintre stat și națiune, fiind considerat ca formă ideală a organizării politico-teritoriale. Există și excepții, când statele au apărut în absența unor națiuni prealabile, prin voința unor puteri regionale sau mondiale: Albania (1913), Libia (1954), Malaezia (1969).

În cazul României, statul național român este delimitat între anumite frontiere, iar națiunea română este „revărsată” în exterior, îndeosebi în est și nord-est. Republica Moldova, în cercurile diplomatice, deseori, este interpretată ca al 2-lea stat românesc, prin ponderea majoritară a populației de origine românească (deși cea mai mare parte a lor se autointitulează moldoveni).

Printre alte unități geospațiale, frecvent întâlnite în literatura de specialitate, se înscriu: *arealul*, *zona*, *provincia*, *regiunea*, *enclava* etc.

Arealul – teritoriul în limitele căruia sunt răspândite anumite fenomene și procese, inclusiv cele cu caracter economic. Exemplu: arealul de recrutare a forței de muncă pentru un oraș; arealul de distribuire a unor mărfuri (piața de desfacere) etc.

Zona – o altă unitate geospațială, utilizată pe larg în geoeconomie, care cuprinde o suprafață cu caracteristici diferite în raport cu spațiul înconjurător, deosebindu-se de areal prin faptul că zona indică intensitatea fenomenului, arealul indicând doar prezenta fenomenului. Exemplu: *zona economică liberă* (*zona antreprenoriatului liber*) – spațiu geoeconomic cu un regim fiscal diferit de cel al spațiului economic național din componența căruia face parte.

Provincia – un termen folosit încă în Roma antică, pentru a identifica teritoriile ocupate de Imperiul Roman. Actualmente

este folosit în calitate de unitate teritorial-administrativă (Canada, Italia, Argentina etc.).

Regiunea – ca termen geoeconomic, este utilizat în sensul unei suprafețe în cadrul spațiului economic național sau internațional cu o structură specifică, capabilă să funcționeze independent, deși are legături strânse cu restul teritoriului economic.

Ex.: Euroregiunile – o formă specifică de cooperare transfrontalieră. În UE, actualmente, există circa 75 de astfel de regiuni de bună vecinătate și cooperare regională.

Enclava și/sau exclava – termen utilizat în geopolitică și geoeconomie, semnificând teritoriul sau o parte a teritoriului unui stat, izolat din toate părțile de teritoriul altui stat sau de către apele neutre. În relația cu teritoriul căruia îi aparține se numește *exclavă*. Ex: regiunea Kaliningrad (Federația Rusă), în raport față de Polonia și Lituania - enclavă, iar față de Federația Rusă – exclavă. Semnificative, în acest sens, sunt și enclavele etnice din Transcaucazia: Nahicevan, Nagorno-Karabah (Azerbaidjan) Osetia de Sud, Abhazia (Georgia) etc. Enclave sunt și statele/teritoriile izolate totalmente de alte state (Vatican, San-Marino, Lesotho, Swaziland).

În componența teritoriului statal, se include și suprafața de uscat din interiorul granițelor, apele (interioare și teritoriale), precum și spațiul aerian, bogățiile subterane din perimetrul hotarelor statale.

Printre teritoriile prețioase care oferă avantaje geoeconomice și geopolitice, se înscriu și *teritoriile de litoral* (zone de litoral), care, pe lângă resursele naturale, de regulă, oferă condiții avantajoase pentru construirea porturilor, asigurând ieșirea statelor la Oceanul Planetar.

Cea mai mare parte a statelor lumii (circa 100) au apele teritoriale în limitele de 3-12 mile marine¹, iar 22 de state – 200

¹ O milă marină este egală cu 1852 m

mile marine, de facto, regimul apelor teritoriale al acestora fiind mult mai mic. În aceste ape, statele naționale au drepturi suverane de a exploata resursele naturale sau de a le folosi în alte scopuri economice.

Statele naționale riverane Oceanului Planetar dispun și de spațiul geoeconomic al *șelfului continental*¹, care se prezintă doar ca teritoriu economic, dar nu și politic.

Conform Convenției Internaționale pentru Dreptul Marin, statele au drepturi exclusive asupra exploatării șelfului continental, dar nu și dreptul politic asupra acestor acvatorii.

Aceste zone de contact dintre spațiul terestru și oceanic au constituit o forță motrice în dezvoltarea civilizației umane pe tot parcursul existenței ei. În aceste zone, sunt concentrate importante resurse umane și un mare potențial economic al statelor lumii. Zonele de litoral au devenit zone de interes economic și politic ale statelor mari. Zonele de litoral concentrează și un potențial enorm militar. Rolul acestor spații, între timp, s-a schimbat. În sec. XV-XVIII, se considera că cine controlează marea controlează lumea. Spania, Portugalia, Anglia, Franța și Olanda au beneficiat de poziția avantajoasă la litoral. Ulterior, situația geopolitică și geoeconomică s-a schimbat și în favoarea părții continentale, conform principiului *cine controlează continentul (rimlandul) acela controlează lumea* (Mongolia în sec. XII, Rusia în sec. XX). Sfârșitul sec. XX, începutul sec. XXI, a schimbat esențial concepția geopolitică de dominare a lumii. Rolul dominării umane l-a căpătat linia de litoral și corespunzător rolul acestor spații a crescut foarte mult.

Aceste zone economice, uneori, întrec suprafața uscatului unor țări și pot mări, considerabil, potențialul resurselor acestor țări. Statele intracontinentale (circa 30) sunt dezavantajate din

¹ Șelful continental este acvatoriul cu o adâncime nu mai mare de 200 m și care nu întrece, de regulă, 350 mile marine de la țarm.

acest punct de vedere. În studiile geoeconomice actuale, un loc deosebit îl ocupă și alte unități taxonomice, cum ar fi zonele economice libere, tehnopolisurile, zonele off-shor, parcurile științifice și tehnologice, acestea fiind analizate în capitolele ce urmează.

Teritoriul geoeconomic al unei țări este teritoriul geografic administrat de guvernul acelei țări (nu neapărat identic cu teritoriul din interiorul granițelor politice), unde persoanele, bunurile și capitalul circulă liber. Teritoriul geoeconomic al țării cuprinde spațiul aerian (aerotoriul), apele teritoriale (acvatoriul) și geotoriul (teritoriul de sinteză al spațiului aerian, acvatic și terestru) asupra cărora țara are drepturi exclusive. Hotarele geoeconomice, în acest sens, nu coincid cu hotarele politice (statale). Ele sunt hotarele convenționale trasate de activitatea subiecților/actorilor geoeconomici: economiile naționale, corporațiile transnaționale, organizațiile economice internaționale, grupările integraționiste etc.

Ca urmare a combinării mai multor indicatori economici, la etapa contemporană, se pot evidenția următoarele macrostructuri geoeconomice ale statelor lumii în economia mondială [1, p.32-37].

I. Centrul economiei mondiale. Include grupul mare de state situate în emisfera de nord, de aceea, se mai numește Nordul Economiei Mondiale. *Centrul* include circa 30 state, care sunt definite ca societăți postindustriale. Particularitățile de bază ale economiei acestor state sunt:

1. Acest grup de state dispune de o economie matură și de o experiență de dezvoltare a economiei de piață de sute de ani.
2. Toate statele au trecut perioada de modernizare a economiei naționale, începută încă în sec. XVI.
3. Acest grup de state determină politica economică și financiară a economiei contemporane.

4. Ele dețin partea predominantă a Produsului Intern Brut mondial – peste 50% (2008).
5. Sunt state cu cel mai mare venit percapita (peste 20mii \$).
6. Acestor state le revine un quantum de 18% din efectivul populației Terrei.
7. Quantumul agriculturii în formarea Produsului Intern Brut constituie 2-8% iar a serviciilor – 60-70%.
8. Produsul industrial constituie 57% din volumul global. Ponderele exporturilor acestor state este de circa 40%. Acestui grup de state îi revin 90% din exportul de mașini și mijloace de transport și din investiție mondiale.

Din punct de vedere geografic, Centrul Economiei Mondiale (CEM) include trei nuclee economice cu particularitățile lor geoeconomice și anume:

1. *America de Nord*, în a cărei componentă intră două state postindustriale: SUA, Canada și unul în curs de dezvoltare, Mexic, atras în gruparea integraționistă NAFTA. Lider SUA.
2. *Europa Occidentală* - cuprinde un număr mai mare de state, precum Germania, Franța, Marea Britanie, Italia, Suedia, Norvegia, Finlanda, Luxemburg, Belgia, Danemarca, Elveția, Islanda, Irlanda, Austria etc., „locomotivă” Europei fiind Germania.
3. *Asia-Pacific*, care include Japonia, Thailanda, Coreea de Sud, Singapore, Noua Zeelandă, Australia etc., pe post de locomotivă fiind Japonia.

Locul dominant în dezvoltarea Centrului Economiei Mondiale și al întregii economii contemporane îl ocupă grupul celor 7 – SUA, Japonia, Germania, Marea Britanie, Franța, Italia și Canada, cărora în ansamblu le revine 51% din Produsul Global Mondial (2008).

Dezvoltarea economică și evoluția globalizării modifică esențial rolul și locul nucleelor Centrului în economia mondială.

II. Semiperiferia economiei mondiale cuprinde un număr comparativ mic de state ale lumii. Caracteristicile acestui grup de state sunt:

1. Acestea urmează calea modernizării și au succese în dezvoltarea economiei naționale, după exemplu statelor înalt dezvoltate (Spania, Irlanda, Grecia etc.);
2. Venitul intern brut atinge limita de 50-80% față de nivelul statelor înalt dezvoltate (10-20 mii dolari pe cap de locuitor);

În cadrul semiperiferiei, se evidențiază trei subgrupuri de state.

1. Statele din Europa Occidentală, care urmează calea modernizării economiei (Spania, Grecia, Portugalia, Cehia, Ungaria ș.a.).

2. Statele nou-industrializate din Asia (tigrii asiatici), care, prin intermediul tehnologiilor moderne, au făcut un salt enorm în dezvoltarea economică. Folosind specializarea într-un număr redus de produse în baza tehnologiilor moderne, acestea au ocupat poziții avansate pe piața mondială (Coreea de Sud, Singapore, Taiwan). Succese deosebite, pe această cale, au atins Thailanda, Malaezia. Acestea sunt primele grupuri de state, din rândul țărilor în curs de dezvoltare economică, care au atins un nivel înalt de dezvoltare și bunăstare a vieții populației. În procesul dezvoltării economice folosesc modelul statelor înalt dezvoltate, bazat pe tipul inovațional de organizare a producerii, ocupând un loc important pe piața mondială. Trăsătura economică principală constă în specializarea îngustă în producerea unor piese sau tipuri de produse finite simple, dar în baza tehnologiilor de vârf. Bineînțeles că baza succeselor economice, odată cu tehnologiile noi, au constituit-o și resursele umane ieftine și de înaltă calificare.

La aceste grupuri, pot fi atribuite și astfel de state, ca Africa de Sud (Africa), Chile (America Latină) și altele.

3. Statele exportatoare de petrol – OPEC, care determină politica de extragere și realizare a petrolului pe piața mondială și este sursa de bază a dezvoltării economice și bunăstării materiale a populației. Acest grup este alcătuit din statele Orientului Apropiat (Iran, Irak, Kuwait, Qatar, Arabia Saudită, Bahrain), Africii – (Libia, Nigeria), Americii Latine – (Venezuela, Ecuador), în total 13 state.

În funcție de efectivul populației și creșterea ei, în acest grup, se deosebesc statele arabe, care se evidențiază printr-un înalt nivel al veniturilor percapita și, corespunzător, un nivel de bunăstare a populației (Arabia Saudită, Qatar, Bahrain și altele). Al doilea grup, cu o creștere naturală a populației foarte mare și, respectiv, cu nivelul scăzut de bunăstare a populației (Iran, Irak, Nigeria).

III. Periferia economiei mondiale, care întrunește statele în curs de dezvoltare caracterizate prin exportul de materie primă și producerea bazată pe tehnologii vechi. Convențional, acestea sunt statele situate departe de centrele mondiale industriale și căile de comunicație internaționale. În economie, predomină modelul tradițional bazat pe structura socială de clan. Agricultură înapoiată este baza economică a acestor state ce determină nivelul scăzut de cerere a produselor industriale și a serviciilor, nivelul redus de investiții și migrația intensă a populației din mediul rural spre cel urban. Penuria de produse industriale, alimentare duce la creșterea enormă a datoriilor financiare și materiale față de statele înalt dezvoltate ale Centrului Economiei Mondiale.

Numărul total de state care alcătuiesc acest grup (Periferia) se înscrie în limitele a 120-130 de state. După datele Fondului Monetar Internațional (FMI), din tot acest număr, la etapa actuală, numai 30-35 de state înregistrează o strategie de liberalizare economică, succese în dezvoltarea economică și

extinderea relațiilor internaționale. Luând în considerație numărul mare și diversificarea mare a nivelului și potențialului economic, se pot evidenția mai multe subgrupuri de state. La nivel înalt, se pot diviza două subgrupuri bine evidențiate:

- subgrupul statelor cu potențial economic și uman mare, în care se evidențiază Brazilia, Mexic, Argentina, Pakistan și altele (în total 30-35 de state).
- grupul statelor slab dezvoltate și subdezvoltate, în număr de cca 100 de state (Nepal, Afganistan, Bangladesh, Mozambic, Angola și altele).

Ca un grup aparte se evidențiază fostele state socialiste. În acest grup, se evidențiază clar două subgrupuri de state:

- statele care au încheiat perioada de tranziție și pot fi considerate în grupul statelor din semiperiferie – Cehia, Ungaria, Polonia, Slovenia, statele baltice.
- statele în care perioada de tranziție se desfășoară cu mari dificultăți.

Până în prezent, mai persistă unele state cu sistem închis (centralizat), de tip socialist (Cuba, Coreea de Nord).

Spațiul geoeconomic este supus unor transformări continue. Astfel, spațiul geoeconomic european, spre exemplu, actualmente, este supus unor tendințe, ce necesită a fi luate în considerație de factorii de decizie din Republica Moldova:

- Ca rezultat al interferenței factorilor și intereselor geoeconomice, financiare, tehnologice, informaționale, legislativ-naționale, etnopsihologice etc., spațiul geoeconomic european devine tot mai dinamic și „agresiv”. Aceste evoluții sunt determinate de progresul tehnico-științific, care a creat posibilități noi pentru depășirea spațiului;
- Relațiile economice internaționale, tot mai mult, sunt dominate de actori geoeconomici (corporații

transnaționale, societăți multinaționale, nuclee industriale și alte structuri noi din economia mondială) și tot mai puțin sunt controlate de către state. În legătură cu aceasta, diviziunea internațională a muncii (DIM), treptat, va fi substituită de diviziunea corporativă a muncii. Pe de altă parte, diminuarea rolului statului pe plan economic, extern și intern, va conduce la deteriorarea suveranității, iar pe de altă parte, va înlesni ascensiunea intereselor geoeconomice în vârful ierarhiei intereselor strategice;

- Economia europeană se transformă într-un sistem supraintegrat și compact care va ignora existența frontierelor naționale. Majoritatea statelor nu vor mai putea fi garanți ai suveranității naționale și se vor transforma în agenți economici, având interese economice proprii, tinzând să ocupe o nișă în economia mondială și „fuzionând” cu companiile transnaționale;
- Economia europeană a devenit foarte dinamică, iar cu timpul, va deveni și imprevizibilă. Globalizarea conferă economiei europene caracteristici calitative absolut noi, care nu mai sunt egale cu „suma” economiilor naționale. Odată cu formarea organismelor economice și financiare internaționale și constituirea marilor corporații transnaționale, economia europeană nu mai este limitată de valorile culturale sau politice naționale. Interesele geoeconomice predomină asupra intereselor politice și reduc importanța componentelor geostrategice.

§ 2.2. Poziția geoeconomică și geopolitică ca bază a relațiilor economice internaționale

În esența lor, subiecții geoeconomici reprezintă entități determinate de poziția geografică relativă sau absolută pe glob, continente sau în cadrul unor regiuni geografice.

J. Gottman (geograf francez, 1917-1994) afirma: „Poziția geografică este caracteristica cea mai importantă a unei țări, teritoriu”. Aceasta definește sistemul de relații geoeconomice și geopolitice ale unui stat.

De la apariția statelor naționale și până în prezent, relațiile economice ale acestora au evoluat, în mare parte, în funcție de poziția pe care o dețin în spațiu. Anumite focare de dezvoltare au transmis undele dezvoltării, progresului, civilizației teritoriilor învecinate. Semnificative, în acest sens, sunt argumentările aduse prin termenul economic *inovație*¹ (Schumpeter, 1912, Teoria dezvoltării economice) și termenului geografic *difuzie inovațională*² (T. Hegherstrand, 1952).

Spațiul socio-economic este eterogen. Locul unor state, companii transnaționale în diviziunea internațională a muncii depinde, în mare măsură, de poziția geografică a acestora. Categoria *poziție geografică* caracterizează relațiile obiectului geoeconomic (sau ale actorilor geoeconomici), în raport cu altele (resurse naturale de importanță regională sau internațională; căi de transport maritime, aeriene, terestre, de tranzit; centre, regiuni sau poli de putere economică; piețe de desfacere etc.). Poziția geografică este determinată de relațiile teritoriale și aceasta depinde de scopul urmărit:

- *Poziție economico-geografică* – (poziția în raport cu obiectele tehnico-economice – întreprinderi, obiecte infrastructurale, piețe de desfacere, surse de materie primă, resurse de forță de muncă, surse inovaționale și de capital, coridoare de transport sau noduri de transport, spații mari ce determină potențialul de producere etc.).

Poziția economico-geografică (după N. Baransky) poate

¹ Prin inovație se înțelege apariția unui fenomen, produs, serviciu, tehnologie, proces nou pentru un teritoriu.

² Procesul de răspândire a inovației în geospațiu, având anumite cauze, legități și consecințe.

fi favorabilă, nefavorabilă, centrală, periferică, de vecinătate, de tranzit etc.

Poziția față de punctele de reper menționate pot oferi anumite avantaje comparative sau limite în dezvoltarea geospațială și geoeconomică.

- Spațiul geoeconomic poate fi analizat și din punct de vedere *fizico-geografic* (poziția față de obiecte fizico-geografice: mări, râuri, munți, câmpii etc.). După poziția fizico-geografică, deosebim state alpine (Nepal, Elveția, Chile), state-arhipelag (Japonia, Filipine, Indonezia), state deșertice (statele sahariene) etc.
- *Poziția socio-geografică* este determinată de așezarea față de anumite grupe și centre etnice, rasiale, sociale, religioase, culturale și de civilizație, precum și de locul de manifestare a unor fenomene sociale (greve, revoluții, tulburări sociale etc.).
- *Poziția politico-geografică*, determinată de poziția față de anumite state „prietene” omogene din punctul de vedere al opțiunilor politice, sau state „neprietene”, cu care se află în anumite dispute teritoriale, etnice sau de altă natură; poziția în raport cu anumite organizații politice regionale sau internaționale (ex.: NATO), centre politice internaționale (ex.: Bruxelles) care reprezintă o sursă de securitate sau, dimpotrivă, un focar de instabilitate politică.
- *Poziția eco-geografică* – așezarea în raport cu teritoriile cu o situație ecologică favorabilă sau nefavorabilă. Acestea pot fi obiecte antropice (întreprinderi cu impact major asupra mediului înconjurător: centrale atomo-electrice, uzine metalurgice, de ciment, chimice etc.) sau de teritorii cu manifestarea unor fenomene naturale cum ar fi cutremurele de pământ, tsunami, erupția vulcanilor etc.

Poziția geografică analizată, împreună cu alți factori geografici (mărimea teritoriului, resursele naturale) determină securitatea statelor, conform opiniei unor geopoliticieni (N. Spykman, A. Mahan etc.).

Poziția geografică analizată, împreună cu factorii interni și externi de dezvoltare, determină specializarea agenților geoeconomici în raport cu mediul înconjurător. Poziția geografică este o categorie temporală. Pentru unele state, a crescut rolul anumitor poziții geografice, pentru altele, dimpotrivă, și-au pierdut semnificația în timp. Astfel de teritorii cu poziție geografică nefavorabilă s-au transformat în procesul dezvoltării istorice în teritorii prospere și invers. Avantajele poziției geografice pot fi transformate într-o resursă a dezvoltării, iată de ce factorii de decizie trebuie să exploateze aceste avantaje.

Statele lumii își pot modifica poziția geografică prin realizarea unor proiecte internaționale. Astfel, construcția Canalului de Suez (1859-1869) a scurtat foarte mult calea de la Oceanul Atlantic la Oceanul Indian, de la sute de mii de km la 161 km, Canalul Panama cu o lungime de 81,6 km, Canalul Kil 98.7 km etc. Putem, astfel, afirma că *poziția geografică* este o categorie tranzitivă.

Un alt atribut al poziției geografice îl reprezintă *distanța*. Dacă distanța fizică dintre două puncte rămâne neschimbată, apoi îmbunătățirile de infrastructură pot reduce cu mult distanța, în așa fel, contribuind la modificarea poziției geografice a anumitor teritorii.

Poziția geopolitică a unui stat este rezultanta dintre localizarea geografică, potențialul natural și demografic, pe de o parte, și raporturile politice, economice și militare cu statele vecine, cu puterile regionale/mondiale, pe de altă parte. Poziția geopolitică se regăsește în orientarea relațiilor externe pe anumite axe de interes geopolitic.

De exemplu, statele insulare (Marea Britanie, Japonia, Filipinele, Indonezia, Australia) au devenit puteri maritime din motive geografice evidente (Marea Britanie având și statutul de „regina mărilor”). Alteori, statele au evoluat ca puteri hibride: continentale și maritime (Franța, Țările de Jos, Rusia, SUA), dar sunt exemple de state/teritorii care au fost nevoite să evolueze pe direcții geopolitice diverse (Imperiul Habsburgic între vest/est/sud, în funcție de conjunctură). Raporturile de forță, marile sfere de influență modifică adesea poziția geopolitică a statului respectiv (evoluția geopolitică a României în sec. XX spre Vest până în anii '40, spre est – către URSS, și după '90, din nou spre Vest). În mod evident, geografia poate avantaja / defavoriza un stat, o națiune, un popor. S. Mehedinți scria atât de plastic: „poziția geopolitică a României a asigurat nu numai supraviețuire, ci și unitatea remarcabilă a poporului român, printr-o diversitate etnografică excepțională”.

§ 2.3. Parametrii geospațiali ai țării

Teritoriul unui stat este determinat de trei parametri geospațiali: **dimensiunea, frontierele și configurația (forma)**, fiecare dintre ele influențând activitățile umane care se desfășoară pe acest teritoriu.

Dimensiunea teritoriului, ca factor de dezvoltare geoeconomică: mărimea geografică (suprafața) unui stat/teritoriu este o noțiune destul de relativă, care poate influența mai multe laturi ale vieții socio-economice statale. Mărimea teritoriului are mai multe semnificații geoeconomice și geopolitice, printre care s-ar putea exemplifica:

- Cu cât statul are o întindere mai mare, cu atât, de regulă, varietatea și mărimea resurselor naturale este mai mare; potențialul de habitat, poziția geografică avantajoasă în raport cu vecinii sau alte state;

- Dimensiunile mari teritoriale condiționează dezvoltarea unei structuri economice mai diversificate;
- Cu cât teritoriul este mai mic, cu atât componenta economică externă este mai mare în economia ei; gradul de deschidere către exterior este mai mare;
- Statele mici și foarte mici, de regulă, au numeroase dezavantaje, datorită resurselor economice limitate, tendinței de emigrare masivă a populației și, în consecință, dezvoltarea economică precară. Unele state mici s-au adaptat la lumea contemporană prin integrare economică sau prin delegarea unor funcții statelor mari, altele au beneficiat de sistemul economic avansat pe care l-au aplicat, de poziția geografică avantajoasă etc.;
- Statele de dimensiuni mari se confruntă cu problema „depășirii spațiale”, care consumă o parte considerabilă a veniturii naționale prin asigurarea legăturilor interteritoriale și de infrastructură;
- Statele mari pot avea probleme cu controlul efectiv al puterii centrale asupra teritoriului respectiv.
- Din punct de vedere geostrategic, mărimea statelor este favorabilă pentru statele de mari dimensiuni, în scop de apărare în profunzime etc.

Mărimea unui stat este un factor important în definirea rolului pe care îl poate juca în politica internațională, dar ea nu garantează semnificația sa geopolitică și geoeconomică. Brazilia, Argentina, Australia sunt țări care nu au jucat un rol semnificativ în politica mondială, în timp ce state mici, ca Japonia, Germania, s-au implicat activ în politică internațională, având pretenția unor puteri geopolitice și geoeconomice mondiale.

Se pune, în mod firesc, întrebarea: care este mărimea optimă a unui stat, între întinderea vastă a Rusiei (circa 17 mln.km²) și Vatican (0.44 km²)?! Cert este, că mărimea

teritorială a statelor lumii determină varietatea și distribuția resurselor, potențialul de habitat, factorii geostrategici, potențialul geoeconomic, factorii politici etc.

Un alt parametru geospațial îl reprezintă *configurația (forma) statului (teritoriului)*. Configurația reprezintă rezultatul unui îndelungat proces istoric/politic în care au avut loc numeroase modificări, ajustări teritoriale. Forma unui stat este determinată de conturul spațial. Configurația reprezintă parametrul ce reflectă gradul de administrare a unui stat, de regulă, de către un centru administrativ și economic. Se consideră formă perfectă atunci când distanțele de la centru sunt egale în direcții radiale. Deosebim mai multe tipuri de configurații geospațiale, fiecare prezentând anumite avantaje și limite. Cele mai avantajoase forme le au statele care concentrează teritoriul la maximum, în interiorul unui minim de frontiere.

Astfel, *statul compact* se apropie de idealul geoeconomic și geopolitic. Avantajele oferite de această formă sunt: controlul facil al teritoriului, avantajele de centralitate, omogenitate, distribuire a populației etc. Drept exemplu de stat cu configurație compactă pot servi Franța, Polonia, Ungaria, România, Mongolia, Uruguay. O altă formă frecvent întâlnită este cea *alungită*, în care lungimea teritoriului, de regulă, întrece de 6 ori lățimea lui. Avantajele prezentate de această formă – marea varietate pedoclimatică și biogenă, diversitatea mare a peisajelor naturale ca importantă resursă turistică. Drept exemplu de state cu forma alungită pot servi Suedia, Norvegia, Finlanda, Chile, Benin, Togo etc. Dezavantajele acestei forme constau în dificultatea unui control central al extremităților, costuri mari de administrare, distribuirea comunicațiilor, pericolele de separatism. Dintre alte forme întâlnim: *state fragmentate* (Japonia, Insulele Filipine, Indonezia, SUA, Danemarca); *state apendiculare*, apendicele (protuberanța), deseori, constituind un handicap pentru dezvoltarea economică

sau apărare (ex.: punga Tyrol Voralberg (Austria); coridorul Matad (Congo), apendicelele Sounghla (Thailanda); *state perforate* – un stat mare A, perforat de state mai mici B,C (ex.: RSA este perforat de Lesotho, Swaziland, Italia de San-Marino și Vatican etc.). Pentru o administrare mai eficientă a teritoriului, deseori, s-a recurs la transferarea capitalei de la periferie spre centrul statului, așa cum s-a procedat în cazul Braziliei, Tanzaniei, Kazahstanului.

Hotarele (frontierele) – alt parametru cu influență majoră geopolitică și geoeconomică. Frontierele delimitează statele/teritoriile ca entități geografice, politice, istorice, economice constituind expresia geopolitică a teritorialității.

Frontiera – linia naturală sau convențională care desparte teritoriul unui stat, de teritoriul altor state. Deosebim frontiere politice și frontiere geoeconomice. Dacă frontierele politice delimitează subiecții de drept internațional, atunci cele geoeconomice reprezintă hotarele convenționale care delimitează sfera de influență a unor economii naționale, societăți transnaționale, grupări economice integraționiste. Hotarele geoeconomice, de regulă, nu coincid cu hotarele politice ale statelor. Ele sunt trasate convențional ca expresie a dominării prin forța economică (investiții de capital, întreprinderi cu capital străin și mixte, control asupra resurselor naturale, controlul asupra piețelor de desfacere). În complexitatea frontierelor, deosebim:

- 1) *frontiere de cancelarie* – frontiere trasate de marile puteri coloniale, neținându-se cont de realitățile geopolitice: răspândirea etniilor, cultelor religioase, acestea servind pretextul unor conflicte care durează de zeci de ani. Drept exemplu de frontieră de cancelarie pot servi cele trasate între statele africane, care au conturul unei linii drepte (pe paralelă sau meridian) trasate de către fostele metropole;
- 2) *frontiere „simbolice”* – în Europa postbelică, prin trasarea „cortinei de fier” dintre estul comunist și vestul

capitalist. Tot la categoria frontierei simbolice pot fi atribuite frontierele religioase, frontierele dintre statele UE, tot mai permissive și transparente;

- 3) *frontiere geoeconomice* – apărute în perioada când disputele dintre marile puteri trec de la spațiile politice la cele economice. Hotarele au semnificații geoeconomice multiple. Hotarele maritime, spre exemplu, oferă posibilitatea comunicării cu alte spații geoeconomice, cele terestre – posibilitatea comunicării directe cu statele vecine. În cazul barierelor terestre, comunicarea devine anevoioasă din lipsa de sistemelor de transport și a accesibilităților. China și India, Statele Scandinave comunică între ele mai mult pe cale maritimă, tocmai din acest motiv. În cazul lungimii mari a hotarelor, acestea oferă posibilitate de a avea mai mulți vecini, dar, în același timp, se resimte și o presiune asupra spațiului geoeconomic. Extremul Orient al Federației Ruse este supus, actualmente, unei presiuni geoeconomice majore din partea Chinei, Japoniei și Coreei de Sud.

Miza frontierelor este foarte diversă: de la crearea unei patrii pe antecedente biblice (Israel), acapararea de noi teritorii (politica Rusiei), controlul unor resurse naturale (politica SUA, Marii Britanii în Orientul Apropiat – miza hidrocarburilor) la eliminarea definitivă a lor în cadrul grupărilor integraționiste.

Conflictele de frontieră se resimt, în mod deosebit, între statele mari concurente Rusia/China cu cea mai lungă frontieră terestră circa 4000 km, China/India, India/Pakistan etc.

Bibliografie:

1. Simion T.P. *Geoeconomia Terrei*. – B, 1997.
2. Simion T. P. *Introducere în Geopolitică*. – B, 2003.
3. Мироненко Н.С. *Страноведение: теория и методы*. – М, 2002.
4. Гладкий Ю.Н. Чистобаев А.И. *Регионоведение*. – М, 2000.
5. Prohnițchi V. *Integrarea Republicii Moldova în UE. Acțiuni și implicații geoeconomice*. www.moldova.md

Subiecte pentru conversație:

1. Care este relația dintre spațiu și dezvoltare economică?
2. Argumentați divizarea teritoriului geoeconomic al statelor lumii.
3. Caracterizați poziția geoeconomică și geopolitică a unui stat (la alegere).
4. Care este semnificația geoeconomică și geopolitică a frontierelor, dimensiunii teritoriale și configurației teritoriale a statelor.

Tema 3. GEOECONOMIA MARILOR SPAȚII ALE TERREI¹

§ 3.1. Noțiuni și tendințe de regionalizare economică

În literatura economică și geografică, se utilizează astfel de noțiuni apropiate între ele, ca „raion” și „regiune”. Noțiunea de „raion” a fost utilizat mai mult în literatura științifică rusă, din sec. XIX, în sens de raion agricol. Prin noțiunea de „raion” se subînțelege o complexitate de elemente (naturale, economice) ale unui anumit teritoriu, care îl deosebesc de alt teritoriu din apropiere. Însă, în prezent, termenul de raion, tot mai mult, este înlocuit cu termenul de regiune, care are o semnificație cu mult mai largă și se utilizează pentru a evidenția nu numai teritoriile din cadrul țării, dar și spații cu mult mai mari, care pot cuprinde chiar întregi continente, sau unele părți ale lor.

Însă, divizarea lumii în regiuni poate fi efectuată după diferite criterii. Până în sec. al XVI-lea, lumea era divizată în două mari regiuni: Lumea Veche, care cuprindea trei părți mari ale lumii – Europa, Asia, Africa și Lumea Nouă – care denotă America.

Drept regiuni deosebite pot fi considerate și teritoriile compacte, populate cu diferite grupuri etnice apropiate între ele.

Nu demult, lumea era divizată în regiuni mari în conformitate cu criteriul socio-economic – țări capitaliste și țări socialiste. O astfel de divizare a existat până la destrămarea sistemului socialist (începutul anilor 90 ai sec. al XX-lea). În literatura geografică, lumea mai este divizată și în baza criteriului istorico-geografic, în astfel de regiuni, cum sunt: Africa, America Latină, Orientul Apropiat, Europa Occidentală. Unitatea regiunilor istorico-geografice depinde de mai mulți

¹ La elaborarea temei menționate a colaborat lectorul universitar Iacob Cocoș.

factori, precum sunt: cei istorici, tipurile de civilizații din trecut, evoluția proceselor etnice din teritoriul dat, legăturile economice și rețeaua de transport. Un factor destul de important în formarea regiunilor istorico-geografice este acel care constituie formarea pieței interne.

La sfârșitul sec. al XX-lea, procesul de globalizare în economia mondială era însoțit, totodată, de intensificarea procesului de regionalizare. Aceste procese au trezit un interes tot mai mare în legătură cu promovarea conceptului de geoeconomie și geopolitică.

După „căderea cortinei de fier”, ca o consecință a destrămării sistemului socialist, statele lumii s-au pomenit în fața a două fenomene contradictorii: globalizarea și regionalizarea. În cazul dat, biruie acel proces în urma căruia se creează condiții mai favorabile de dezvoltare socio-economică.

După destrămarea lumii bipolare, regionalismul devine factorul prioritar al politicii interne și externe ce stă la baza formării unei noi geostrategii de dezvoltare economică.

Spațiul european, care este considerat un leagăn al vechii civilizații, este foarte variat din punct de vedere geografic, etnic și economic. De aceea, concomitent cu extinderea procesului de integrare, în această regiune, a apărut necesitatea promovării unei politici regionale, care să țină cont de specificul diferitelor teritorii. În acest scop, încă în anul 1975, a fost creat Fondul European al Dezvoltării Regionale. În legătură cu aceasta, s-a consolidat un concept, care a stat la baza evidențierii regiunilor corespunzătoare.

În scopul promovării politicii regionale în cadrul continentului, în anul 1985, a fost creată Asamblarea Regiunilor Europene, care întrunește 300 de teritorii (regiuni) cu o populație de 400 mil. locuitori. La baza promovării politicii regionale în Europa, a fost luat principiul concentrării capitalului, finanțarea unor programe și colaborarea cu organele administrației publice locale. În politica regională europeană,

un loc important revine colaborării transfrontaliere și formării, pe această bază, a euroregiunilor.

Primele euroregiuni au fost fondate încă în secolele trecute pe teritoriile leagănului civilizațiilor europene, care cuprinde „coridorul istoric” din apropierea fluviului Rin, ce se întinde din Italia și până în Olanda. Acest teritoriu deține o experiență de mii de ani în dezvoltarea orașelor libere (Genova, Veneția). Pe teritoriul acestor euroregiuni, se află și capitalele Uniunii Europene (UE) – Strassburg și Maastricht (Olanda), unde s-a pus fundamentul integrării contemporane și promovării valorilor democratice.

În a doua jumătate a sec. al XX-lea, procesul de consolidare a unor regiuni mari în diferite zone ale globului au avut loc în baza procesului de integrare. Drept rezultat, în diferite perioade s-au format astfel de organizații integraționiste:

- Uniunea Europeană (UE).
- Acordul Nord-American pentru Comerț Liber (NAFTA).
- Asociația Latino-Americană de integrare (LAIA).
- Cooperarea Economică Asia-Pacific (APEC).
- Asociația Națiunilor din Asia de Sud-Est (ASEAN).
- Comunitatea economică a statelor din Africa de Vest (ECOWAS).
- Zona de cooperare la Marea Neagră.

§ 3.2. Noțiunea de mari spații geoeconomice. Evoluția raporturilor geoeconomice regionale

Prin spații mari geoeconomice se subînțeleg astfel de regiuni mari, care întrunesc mai multe state strâns integrate între ele și care dețin un mare potențial economic și, respectiv, o pondere ridicată în economia mondială. La sfârșitul sec. XX,

economia internațională s-a polarizat în trei mari spații (regiuni) geoeconomice: America de Nord, Europa de Vest, Asia-Pacific. Însă, lumea celor trei mari centre economice este departe de a fi omogenă. Între ele, există importante deosebiri ce poartă amprenta unor particularități istorice, economice și etnoculturale. În cadrul fiecărei regiuni geoeconomice, este promovată o politică geoeconomică bine determinată. Aceste regiuni, la rândul lor, devin centre economice de atracție pentru regiunile mai slab dezvoltate.

În cadrul acestor spații geoeconomice, se formează anumite centre (nuclee) economice, în jurul cărora gravitează mai multe spații economice periferice. Aceste mari centre economice mai poartă denumirea de orașe mondiale, în care viteza de circulație a capitalului, tehnologiilor, mărfurilor, schimburilor și informațiilor este foarte dinamică. Astfel de orașe mondiale pot fi considerate: New York, Londra, Paris, Moscova, Istanbul, Singapore.

În afară de aceste trei mari regiuni geoeconomice, are loc o polarizare a spațiului economic internațional și după alte criterii. Astfel, la ora actuală, se divizează Grupul celor 7 state nordice înalt dezvoltate (SUA, Canada, Germania, Franța, Italia, Marea Britanie, Japonia) și Grupul celor 7 state sudice (China, Indonezia, Coreea de Sud, Thailanda, India, Brazilia, Mexic). Însă, Indonezia și Thailanda, în ultima perioadă, s-au confruntat cu o criză financiară fără precedent și, în prezent, ele numai simbolic mai aparțin acestui grup. Rusia, deseori, participă, în calitate de invitat nominal la Grupul celor 7 (de nord), în rezolvarea unor probleme majore politice și economice în formatul 7+1.

Stabilirea raporturilor dintre regiunile mari geoeconomice determină, în mare măsură, direcțiile de dezvoltare a întregii economii internaționale. Conform datelor statisticilor internaționale, cele trei mari regiuni geoeconomice dețin circa 70% din potențialul uman al Terrei, peste 50% din PIB-ul

global, 2/3 din volumul total al exportului mondial și 90% din potențialul tehnologic mondial.

Fiecare dintre aceste trei mari regiuni geoeconomice promovează diferite strategii de dezvoltare economică. Astfel, țările din spațiul nord-american sunt model de antreprenoriat liber, Europa de Vest a devenit model de integrare economică în hotarele vechii civilizații europene, iar statele din spațiul Asia-Pacific demonstrează utilizarea reușită a tehnologiilor occidentale în îmbinare cu tradițiile socioculturale locale.

În cea de a doua jumătate a sec. XX, raporturile geoeconomice în dezvoltarea economică și demografică a acestor centre economice s-au modificat esențial. Astfel, ponderea populației regiunii Asia-Pacific a sporit de la 55 la 60%, în timp ce, în Europa de Vest și America de Nord, indicatorul respectiv s-a redus de la 31 la 22% din totalul mondial. Ponderea regiunii Asia-Pacific în Produsul Național Brut a sporit de la 17 la 35%, pe când, în Europa de Vest și America de Nord, acest indicator s-a micșorat de la 72 la 52%.

Ponderea Chinei în numărul populației mondiale s-a păstrat la nivelul de 21%, în timp ce indicatorul PIB-ului, în perioada respectivă, a sporit de la 3 la 10%. Rusiei revenindu-i 2,5% din numărul populației lumi și doar numai 1% din PIB global. Astfel, putem concluziona că Rusia, ca mărime a teritoriului și ca forță militaro-nucleară, deține un loc important în lume, pe când, ca putere economică, ei îi revine un loc cu mult mai modest în lumea modernă. Conform datelor statistice, economia internațională a pășit în mileniul 3 cu astfel de lideri economici, precum: SUA – 21%, Europa de Vest – 20%, China – 12,5%, Japonia – 7,5% din PIB-ul global, care împreună însumează peste 60 la sută din volumul PIB-lui mondial.

§ 3.3. Trăsăturile de bază ale marilor spații (regiuni) geoeconomice din lume

3.3.1. Regiunea geoeconomică America de Nord

Centrul regiunilor date este considerat SUA și include, de asemenea, Canada și Mexicul. Cota acestei regiuni constituie 7% în populația lumii, 23% în Produsul Național Brut și 12% în producția agricolă mondială. Trăsăturile de bază ale acestei regiuni sunt următoarele:

- așezarea geografică și geopolitică destul de favorabilă vis-à-vis de restul lumii,
- prezența unei mari piețe de desfacere a mărfurilor;
- nivelul înalt de dezvoltare economică bazată pe tehnologii moderne;
- nivelul tehnic destul de înalt de dezvoltare a industriei, îndeosebi în SUA și Canada;
- prezența unui mare potențial tehnico-științific;
- exemplul de antreprenariat liber, fiind cel mai liberal sistem economic din lume;
- prezența marilor bănci, companii și concerne americane, ce controlează nu numai economiile naționale, dar și pe cele internaționale.
- prezența unui potențial mare militar dotat cu cele mai performante tehnologii;

Cea mai mare putere economică din spațiul nord-american este SUA, care, încă la sfârșitul sec. XIX, a intrat în rândul principalilor lideri mondiali, iar după destrămarea URSS (1991), a rămas unica supraputere economică, militară, informațională și culturală. Secolul XX, pe bună dreptate, este considerat secol american. Pe tot parcursul sec. XX și până în prezent, dezvoltarea economică a acestei țări se caracterizează printr-o stabilitate social-politică de durată. Iar toate problemele

socio-economice, în această țară, au fost și sunt soluționate pe cale democratică, evitând revoluțiile, loviturile de stat, nemulțumirile maselor și alte fenomene nedorite.

Ideea integrării economico-politice a SUA, Canadei și Mexicului a început să fie transpusă în viață în anii 70 ai sec. XX. Începutul consta în formarea unei uniuni energetice.

În 1988, a fost semnat acordul de formare a unei zone economice libere în SUA și Canada, ceea ce a constituit o reacție la procesele integraționiste din Europa.

Obiectivul principal al organizației integraționiste NAFTA a fost lichidarea barierelor vamale în comerț între ele. Jumătate din ele au fost lichidate în 1994, celelalte într-o perioadă de 14 ani.

În comparație cu UE, NAFTA nu și-a pus drept obiectiv crearea unor structuri integraționiste suprastatale sau crearea unui regim legislativ comun. Ea reprezintă o comunitate internațională de comerț liber bazată pe drepturile internaționale.

Obiectivele NAFTA:

- Lichidarea barierelor vamale și stimularea circulației libere a mărfurilor și serviciilor;
- Crearea condițiilor pentru o concurență transparentă în Z.C.L.;
- Atragerea investițiilor în statele membre;
- Crearea unei protecții efective asupra proprietății intelectuale;
- Crearea mecanismelor pentru implementarea acordului și hotărârea problemelor de conflict;
- Crearea unei baze legislative pentru o cooperare mai largă în viitor;
- Formarea unei piețe unice libere continentale.

Un rol important în formarea societății americane l-a jucat factorul geopolitic. Poziția izolată și periferică, vis-à-vis

de Lumea Veche, a servit drept factor de consolidare a națiunii americane fără o influență din exterior. Vecinii SUA, niciodată, n-au amenințat securitatea lor. Teritoriul mare și compact cu acces larg la cele 2 oceane a devenit deschis pentru întreaga lume și a permis formarea unei economii bipolare, fapt ce a creat perspective unice geo-strategice de dezvoltare. Atât statele de pe litoralul Atlanticului, cât și cele de pe litoralul Pacificului (California) au devenit mari puteri economice, comparabile cu unele state mari din lume. Ca rezultat, SUA pot, de la egal la egal, să concureze și să interacționeze atât în Vest, cât și în Est, fapt ce determină extinderea geopolitică și geo-strategică a acestei țări în cele mai îndepărtate zone de pe glob.

Pentru comparație, menționăm faptul că Rusia care dispune de un teritoriu destul de vast (o suprafață de 17,1mil. km² – locul I în lume) n-a reușit să formeze un potențial economic în Extremul Orient pentru a crea o economie bipolară de tipul celei americane.

Un alt factor de dezvoltare economică a acestui spațiu geoeconomic îl constituie existența unui teritoriu destul de eficient pentru trai și activitate economică, cu excepția teritoriilor cu condiții naturale extreme din Nordul Canadei și Peninsula Alaska. Subsolul, bogat în cele mai variate resurse minerale, inclusiv cele energetice, asigură o securitate energetică a țărilor din spațiul dat și o bază de materii prime pentru ramurile industriei grele.

SUA joacă un rol deosebit și în spațiul sociocultural al lumii, fiind o țară a imigrației masive din Europa, pe parcursul ultimelor secole, cu o practică bogată în lumea afacerilor. La nivelul înalt al democrației, a contribuit faptul că libertatea antreprenorială în țară nu este limitată de nimeni, decât numai de lege. Și astăzi economia americană este cea mai liberală din lume. Puterea executivă (guvernul) nu are funcții de coordonare și organizare a producției. Taxele de impozitare nu sunt impuse

în interesele fondului de stat, ci pentru stimularea economică a producătorului. În anii 90 ai sec. XX, ritmurile dezvoltării economice în SUA erau mai mari decât în astfel de state ca: Japonia, Germania, Franța și Marea Britanie. E de relevat micșorarea producției energofage în ultimii 30 de ani cu 33%. Pe parcursul a 50 de ani, producția agricolă s-a dublat, pe când numărul celor angajați în acest sector s-a redus cu 70%. Complexul militar al SUA asigură nu numai necesitățile interne, dar și deține peste 50% exportul de arme global. Destinatarii acestora sunt nu numai statele NATO, dar și Japonia, Taiwan, Coreea de Sud, Kuwait, Israel, Egipt etc. La sfârșitul sec. XX, SUA au devenit unicul stat mondial dominant în domeniile strategico-militare, economice, tehnologice, informațional cât și sociocultural. Puterea lor este determinată de posibilitatea rapidă de mobilizare a resurselor economice și tehnologice atât în domeniul militar, cât și popularizarea modului de viață american. Nu se neglijează dominarea SUA în domeniul informațional-comunicativ, tehnologiilor în sfera financiar-bancară.

La hotarul sec. XXI, SUA au câștigat competiția economică cu Europa și Japonia, construind o economie competitivă cu un buget nedeficitar. Cele mai rapide, din punct de vedere al dezvoltării și tehnologiilor, fiind microbiologia, businessul financiar, telecomunicațiile și informatica. SUA este liderul mondial în domeniul tehnologiilor informaționale. Aceasta și o face inabordabilă, deoarece ea deține și informația primară. Competitivitatea economică, în cele din urmă, mai des este determinată de resursele intelectuale, și nu de cele financiare ce vor determina în viitor prioritatea SUA, față de alte state ce depind de piața fondurilor de capital speculativ.

Economia SUA este una dintre cele mai competitive din lume, iar bugetul de stat este unul nedeficitar. În anii 90 ai sec. XX, ritmurile dezvoltării economice în SUA erau mai mari decât în astfel de state ca: Japonia, Germania, Franța, Marea

Britanie. Pe parcursul a 50 de ani, volumul producției agricole s-a dublat, în timp ce numărul celor angajați în acest sector s-a redus cu 70 la sută. La sfârșitul sec. XX, SUA a devenit prima și unica țară din lume, care domină în plan economic, militaro-strategic, financiar, tehnologic și informațional.

În prezent, ia naștere o nouă formulă de dominare a lumii și anume „Cine dispune de informații acela conduce lumea”. Această formulă corespunde pe deplin intereselor SUA.

Din punct de vedere geostrategic, SUA predomină în multe organisme internaționale, în temei, în ONU și NATO, fapt ce dictează regulile ei în rezolvarea multor conflicte de pe glob.

Însă, este negativ faptul că, în promovarea politicii geostrategice a SUA, se simte, uneori, ideea de predominare asupra altor popoare, fenomen caracteristic multor imperii din trecut.

Alte puteri economice din regiunea America de Nord sunt Canada și Mexic. Canada (suprafața 10 mil. km², populația – 20 mil. locuitori) face parte din grupa statelor înalt dezvoltate economic (G-7) având o așezare geografică destul de favorabilă în spațiul dat. Prin sistemul navigabil de pe Marile Lacuri și fluviul Sf. Laurențiu, întreține cele mai strânse legături cu SUA; prin Oceanul Pacific ea contactează cu statele din Asia, Australia și cele de pe coasta Pacificului din America Latină, iar prin Oceanul Atlantic – cu centrele mari industriale din SUA, Brazilia, Europa și Africa. Canada ocupă un loc de frunte printre țările lumii după mărimea rezervelor de metale neferoase, minereu de fier, uraniu, petrol și gaze naturale. În diviziunea geografică a muncii, Canada se specializează în producerea și exportul de materii prime minerale (metale colorate, uraniu, carburanți), lemn, produse agricole. Economia țării date este strâns fiind strâns integrată cu complexul economic al SUA, îndeosebi referitor la legăturile comerciale și investițiile de capital. Împreună cu SUA, ea formează o zonă a

comerțului liber. Aproximativ 75% din export și 60% din importul țării revine SUA.

Dezvoltarea rapidă a economiei Canadei, pe parcursul sec. XIX (a doua jumătate), se datorează următorilor factori economici:

- lichidarea dependenței coloniale și unirea teritoriilor răslețe într-un stat unic;
- abundența resurselor funciare și numărul redus de populație fapt ce a permis, de la bun început, a se crea mari gospodării fermiere înalt productive;
- prezența imenselor resurse minerale;
- imigrațiile masive de forță tânără și calificată din Europa;
- introducerea pe scară largă a tehnicii și mecanizarea procesului de producție în ramurile de bază ale economiei;
- investițiile masive de capital străin în ramurile principale ale economiei;
- cheltuielile reduse în domeniul militar.

Mexicul (Statele Unite Mexicane) – este a treia putere economică din regiune. Istoria veche a Mexicului oglindește câteva civilizații ale amerindienilor, inclusiv maya, toltecă și aztecă. În 1821, Imperiul Mexican își declară independența. În a doua jumătate a sec. XX, țara dată promovează linia spre industrializarea țării, iar din 1976, adoptă o linie politică democratică.

Mexicul este o țară în curs de dezvoltare, fiind un mare producător mondial de petrol (principală bogăție), argint, cupru, metale rare. Industria este diversificată în mai multe ramuri: siderurgică, constructoare de mașini, chimică (petrochimie).

Agricultura este bazată pe culturile de subsistență: porumb, fasole, orez, dar și culturi pentru export: cafea, cacao, bumbac, lemn prețios, cauciuc. În 1992, Mexicul semnează acordul asupra zonei de liber schimb cu Canada și SUA.

3.3.2. Regiunea geoeconomică Europa de Vest

Acest spațiu mai poartă denumirea de Europa integrată (unificată) și cuprinde 25 de state cu o economie de piață înalt dezvoltată. În regiunea dată, se deosebesc trei grupuri de state:

- cele înalt dezvoltate – Germania, Marea Britanie, Franța, Italia.
- înalt industrializate – Austria, Belgia, Olanda, Norvegia, Elveția, Finlanda, Danemarca, Luxemburg, Islanda.
- state cu nivel mediu de dezvoltare – Spania, Portugalia, Grecia, Irlanda.

Europa a fost și este unul dintre centrele de dezvoltare ale civilizațiilor mondiale.

Ponderea populației regiunii date este cu mult mai mică decât indicatorii producției și constituie aproximativ 7% din totalul mondial. Printre celelalte trei mari regiuni economice ale lumii, Europa de Vest ocupă constant locul II după volumul total al PIB-ului.

Ei îi revin 25% din producția industrială mondială și 20% din cea agricolă. Ponderea, în volumul total al exportului, constituie 19,5%, întrecând indicatorul respectiv al SUA (15%) și cel al Japoniei (8,5%).

Anul de întemeiere formal al UE poate fi considerat 1951, atunci când, la inițiativa lui Jean Monet, se întemeiază CEDO, în componență de 6 state: Germania, Franța, statele Benelux și Italia. În 1957, la Roma, toate aceste state formează CEE și Euroatomul. Prima extindere a UE a avut loc, în 1973, când se integrează Marea Britanie, Irlanda și Danemarca. Toate cele trei organisme se unesc într-o singură comunitate CEE cu instituții suprastatale. În 1981, la CEE aderă Grecia. În 1986, aderă Spania, Portugalia. În 1991, a fost semnat tratatul de la Maastricht, unde i se schimbă denumirea din CEE în UE, care

intră în vigoare la 1.01.1993. În 1995, aderă Suedia, Finlanda și Austria; în 2004, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Cehia, Slovacia, Ungaria, Slovenia, Cipru și Malta și, în sfârșit, în 2007, România și Bulgaria. Succesiunea de aderare a altor state europene la această organizație integraționistă necesită un șir de reglementări politice, economice și sociale, la nivel de stat, pentru a micșora disproporțiile mari de nivel economic, politic și social. Paralel cu evaluarea UE în sens numeric, se efectuau și mari transformări interne care au parcurs aceleași etape de dezvoltare. La etapele incipiente de integrare economică, principalele obiective constau în formarea unei uniuni vamale pentru micșorarea barierelor tarifare în comerț. Apoi urmează crearea unei piețe comune, în care se preconizează să dispară barierele din circulația liberă a celor patru componente principale: producție, capital, forță de muncă și servicii.

Următoarea etapă o constituie formarea unei uniuni economice și valutare, care a trecut la un nivel superior de integrare economică, prin formarea unor structuri suprastatale de administrare a multor domenii atât economice, cât și politice.

În acest timp de constituire a UE au fost atinse anumite obiective:

1. S-a finalizat, de facto, constituirea spațiului economic unic european care include 27 de state cu o pondere vădită în comerțul internațional;
2. Conform Tratatului Schengen, s-a format spațiul de circulație liberă, fără vize, unde nu există hotare cu grăniceri și se circulă liber începând cu luna martie 1995;
3. De la 1.01.1999, în majoritatea statelor UE, a fost introdusă moneda unică europeană – Euro, care circulă liber ca valută europeană de la 1.01.2002. La 1.01.2008, în această zonă fiind incluse 16 din cele 27 de state. A fost constituită Banca Europeană Unică;

4. S-a format sistemul unic instituțional cu mecanismul său de funcționare, care include structuri suprastatale, cât și internaționale.

După Cel de-al Doilea Război Mondial, Europa de Vest a ales calea spre integrarea economică și politică, ceea ce a determinat fondarea unui bloc economic integraționist, cu o stabilitate și securitate înaltă, contribuind, prin aceasta, la consolidarea păcii pe continent. În cea de-a doua jumătate a sec. XX, aici s-a constituit unul dintre cele trei mari centre economice mondiale. Un eveniment major al sec. XX, în viața economică și politică a Europei, a fost constituirea Uniunii Europene (1951, la Bruxelles), iar în 1955, Uniunea Europei Occidentale. Începutul integrării în cadrul UE a fost pus la propunerea Ministrului Afacerilor Interne al Franței, Robert Schuman. UE reprezintă un bloc economic integraționist, scopul căruia este crearea unei uniuni economice și vamale, a unei politici unice externe și a colaborării în cele mai diverse domenii.

Instituțiile UE sunt: Consiliul Europei, Consiliul de Miniștri, Parlamentul Europei, Congresul Puterilor Regionale și Curtea de Justiție. Consiliul Europei îndeplinește rolul „școlii europene a statului de drept”, care promovează valorile democrației și drepturile omului. Totodată, Consiliul Europei contribuie la ajutorarea statelor din Europa Centrală și de Est, după destrămarea sistemului socialist și realizarea reformelor democratice, constituționale, legislative și politice.

Particularitățile de bază al acestui spațiu geoeconomic sunt următoarele:

1. În structura economiei regiunii, predomină ramurile industriei bazate pe tehnologii performante și o pondere relativ înaltă a sectorului terțiar. Mari ritmuri de dezvoltare au înregistrat astfel de ramuri, ca electronica, industria constructoare de mașini precise, cea chimică, bazată pe realizările științifico-tehnice și pe brațele de

muncă înalt calificată. Europa de Vest a devenit cel mai mare producător și exportator de mașini pe piața mondială. Cea mai mare parte din producerea mașinilor destinate complexului militar este concentrată în Germania, Marea Britanie și Franța.

2. Agricultura regiunii se deosebește printr-o productivitate înaltă. Aici se produce 1/3 din producția mondială de lapte și 1/6 din producția de carne. Politica agrară a acestor state este orientată, în mare parte, spre protecția mediului înconjurător și obținerea producției agricole ecologice pure.
3. Un rol important în viața economică a Europei de Vest revine corporațiilor transnaționale ce au menirea de a uni capitolele mai multor state, iar statul, la rândul său, contribuie activ la stimularea activității acestor structuri.
4. Europa de Vest a devenit un mare centru financiar la scara mondială. Mari centre financiare de talie mondială sunt: Londra, Frankfurt, Zürich. În această regiune, se găsesc și cele mai mari rezerve de aur din lume.
5. Statele Europei de Vest se deosebesc printr-un important potențial tehnico-științific. Principalele state din regiune cheltuiesc pentru cercetările științifice de la 2 la 2,7% din PIB. Dacă, în 1970, aceste țări cheltuiau în acest scop 37% din nivelul respectiv al SUA, apoi, în anul 2000, acest indicator s-a ridicat la 73%. Regiunea dată aproape că nu cedează SUA și Japonia, după nivelul tehnico-economic de dezvoltare a ramurilor tradiționale ale industriei, dar mai rămâne în urma acestora în astfel de direcții prioritare, precum microelectronica, radiotehnica și biotehnologia.
6. În strategia geoeconomică a statelor vest-europene, accentul principal este pus pe accelerarea PȘT, grație căruia va spori volumul și calitatea producției industriale. În același timp, aceasta va asigura creșterea eficacității

investițiilor și intensificarea dezvoltării economice prin reducerea producției materialofagă, energofagă și capitalofagă.

7. Statele vest-europene se caracterizează atât prin legături economice strânse integraționiste în cadrul regiunii, cât și prin legături economice cu celelalte regiuni ale Terrei, inclusiv cu marile centre economice ale lumii – America de Nord și Asia-Pacific. Astfel, volumul exportului calculat la 1 locuitor întrece de 2-3 ori indicatorul respectiv al SUA și Japoniei.
8. În dezvoltarea economică și socială a regiunii, un rol important îl joacă statul. Lui îi revine controlul asupra realizării celor mai importante programe socio-economice, inclusiv în domeniul protecției sociale a populației, al creării noilor locuri de muncă și stimulării dezvoltării ramurilor infrastructurii .
9. Rolul Europei de Vest în economia mondială va crește pe viitor, ca urmare a intensificării procesului de integrare regională.
10. La ora actuală, Uniunea Europeană își orientează strategia sa geoeconomică în următoarele direcții:
 - extinderea și aprofundarea proceselor integraționiste,
 - promovarea unei politici regionale prin mijlocirea formării euroregiunilor.
 - cooperarea transfrontalieră.
 - crearea și perfecționarea coridoarelor de comunicație existente.

3.3.3. Regiunea geoeconomică Asia-Pacific

În regiunea Asia-Pacific, după Cel de-al Doilea Război Mondial, s-a pus baza formării unui nou centru geoeconomic

mondial, ce dispune de un mare potențial economic, tehnologic și demografic. Principale puteri economice și militare din regiunea dată sunt Japonia și China, iar dintre statele mai mici: Coreea de Sud, Taiwan, Singapore, Australia și Noua Zeelandă. În perioada postbelică, regiunea dată a înregistrat o creștere economică foarte dinamică. La ora actuală, ei îi revine 20% din potențialul economic mondial. Ponderea acestei regiuni în totalul PIB global a sporit de la 4%, în 1950, la 25%, în 1995 și 40-50% în regiunea respectivă (2025), conform datelor prognozei. Despre dezvoltarea dinamică a economiei acestei regiuni ne demonstrează și astfel de indicatori: pentru dublarea PIB / 1 locuitor, SUA și Marea Britanie au avut nevoie de o perioadă de 50-60 de ani, pe când China și Coreea de Sud – doar de 10 ani.

O particularitate de dezvoltare economică a acestei regiuni o constituie procesul de integrare regională, la care participă activ și SUA. În acest scop, au fost fondate două organizații: Asociația Națiunilor Asiei de Sud-Est (ASEAN) și Asociația Sud-Asiatică pentru Cooperare Regională (ASCAR). O problemă majoră geoeconomică în regiune devine cea energetică. Este cunoscut faptul că consumul de energie la scară mondială va spori către anul 2020 de 1,5 ori. Această tendință este caracteristică și regiunii date, ce se caracterizează printr-o sporire dinamică a consumului de combustibil și energie. Astfel, conform datelor de prognoză, consumul de energie în regiunea Asia-Pacific, către anul 2020, va spori, atingând 28% în consumul mondial, pe când resursele proprii de combustibil în balanța mondială vor constitui în perioada respectivă numai 4-7%. În acest context, statele din regiunea dată vor fi nevoite să recurgă la promovarea unor strategii geoeconomice și geopolitice în problema energetică.

Regiunile atractive din apropiere, bogate în resurse energetice, sunt: Marea Caspică, Asia Centrală, Nordul Siberiei(Rusia). Este posibil ca, în viitor, Rusia să joace un rol

important în procesele integraționiste din regiunea Asia-Pacific în domeniul energetic. La rândul său, fără o colaborare integraționistă cu China, Japonia și Coreea de Sud, va fi imposibil ca Rusia să realizeze dezvoltarea economică a Extremului Orient. Este posibil ca, în primele decenii ale sec. XXI, să fie realizată construcția unui traseu energetic între Japonia și Rusia prin construcția tunelului subacvatic care va uni insula Hokkaido cu insula Sahalin. În cazul dat, Japonia va beneficia de acces la traseul feroviar transsiberian, iar mai departe spre Europa.

În majoritatea statelor din această regiune, economia are o specializare orientată spre export și o agricultură înalt productivă. În aceste țări, sunt create condiții favorabile pentru atragerea investițiilor străine, fiind determinate, la rândul său, de costul mic pentru arenda pământului și forța de muncă ieftină.

Un alt factor de dezvoltare economică a regiunii este legat de crearea marilor centre financiare, în care sunt concentrate un important capital investițional și comercial (Hong-Kong, Singapore). Formarea acestor centre financiare internaționale se datorează, în mare parte, așezării geografice și geopolitice a lor la intersecția căilor de transport de importanță internațională.

Unele state din regiunea dată, în primul rând China, au mers pe calea formării și extinderii zonelor economice libere, ca o componentă de bază a economiei de piață. În spațiul geoeconomic Asia-Pacific, se evidențiază, după influența lor în dezvoltarea economică, trei lideri: SUA, Japonia și China, care dispun de o cotă corespunzătoare în formarea PIB-ului global – de 25%; 15%; și 3%.

În cadrul regiunii Asia-Pacific, Japonia a devenit liderul principal. La sfârșitul sec. XX și începutul sec. XXI, Japonia rămâne a doua supraputere economică din lume. În volumul producției mondiale, ei îi revin 10%, iar după rezervele de valută, ocupă locul I (200 mlrd. de \$). Japonia dispune de un

PIB național de 4,3 trilioane \$, ceea ce constituie 12% din totalul PIB global și 70% din PIB-ul regiunii Asia-Pacific. În producția de mașini, Japoniei îi revin 10% din producția mondială. Anual, produce 10,5 mil. de autoturisme.

Dezvoltarea cu ritmuri mari a economiei Japoniei, după Cel de-al Doilea Război Mondial, se datorează promovării unei politici geoeconomice, care a constat în următoarele:

- aplicarea, pe larg, în economie, a tehnologiilor moderne de import, scurtând calea de la invenție și până la producție, dezvoltarea informației și electronicii rămânând a fi un element forte al economiei nipone;
- reducerea considerabilă a cheltuielilor din complexul militar (în prezent, constituie 1% din PIB) și introducerea acestor surse eliberate în producția civilă;
- intervenția activă a statului în economie prin politica creditelor ieftine, în scopul stimulării investițiilor monopolurilor particulare, reducerea unor impozite asupra corporațiilor japoneze. Politica strategică a statului este orientată la susținerea principiului integraționist dintre finanțe – știință – tehnologii;
- stimularea factorului uman. Resursele calificate de muncă îmbinate cu astfel de calități, precum sunt inteligența, cultura, deprinderea de munci cu abnegație, spiritul creativ contribuie, în mare măsură, la dezvoltarea eficientă a economiei. Datorită stimulării acestui factor, Japonia a trecut de la importul de tehnologii străine la crearea propriilor tehnologii și chiar exportul lor pe piața mondială;
- reformarea învățământului public în vederea pregătirii cadrelor calificate, care să poată folosi eficient tehnica și procedeele moderne. Pentru dezvoltarea științei sunt alocate anual 2,7% din PIB.

O altă forță economică, militară și politică din regiunea

Asia-Pacific este China (Republica Populară Chineză), cu o populație de 1,5 miliarde locuitori și o suprafață de 9,6 mln. km², fiind o țară cu civilizație străveche. Fiind o mare putere economică și militară în lume, China pretinde să fie primită în Grupul celor 7, unde, în prezent, ca al 8-lea stat, este invitată și Rusia, în cazul discuției unor probleme majore de importanță internațională.

La unii indicatori economici, China ocupă primele locuri în lume. Ea deține primul loc în lume la producerea oțelului (120 mln. tone), ceea ce constituie 1/3 din producția mondială. Dispune de cele mai mari resurse de cărbune din lume - 30 la sută din totalul mondial. Chinei îi revin 20% din exportul mondial de îmbrăcăminte și 10% din exportul de radioaparatură.

În politica geoeconomică a Chinei, din perioada postbelică, s-au evidențiat câteva etape, unele fiind însoțite de multe și grave erori, care au cauzat, la rândul lor, un anumit haos în dezvoltarea economică și culturală. Dintre ele menționăm: „Marele salt”, „formarea comunelor populare”, „revoluția culturală” (1966), care s-a soldat cu represalii în masă.

Economia Chinei s-a stabilit abia după anul 1978, ca rezultat al realizării unei noi reforme economice elaborate de către ilustrul om de stat Deng-Xiao-ping. Reforma economică constă în restructurarea cardinală a economiei reale chineze pe baza următoarelor principii:

- dirijarea statală chineză;
- utilizarea pârghiilor și metodelor economiei de piață;
- crearea unor zone economice de implementare a creditelor investitorilor străini și organizarea procesului economic în baza legităților economiei de piață capitaliste;

- reformarea instituțiilor economice și administrative statale prin crearea unui stat drept;
- implementarea proprietății private capitaliste în câmpul reproductiv al economiei socialiste chineze.

În urma realizării noii reforme economice din anul 1978, economia Chinei a înregistrat anumite succese. Timp de 25 de ani (1978-2003) economia reală a ei a sporit cu 8% anual, iar PIB-ul a înregistrat o creștere de 26,5 ori în perioada indicată.

La ora actuală, cursul geostrategic al Chinei este orientat în următoarele direcții:

- promovarea de mai departe a dezvoltării unei economii deschise (de piață), în care rolul principal va reveni organizării și perfecționării ZEL în zona de litoral;
- susținerea, pe toate căile, a climatului investițional. Datorită promovării acestei politici, China a reușit să atragă mai mult de 25% din totalul investițiilor statelor asiatice. Mari investiții au fost făcute de mafia chineză internațională numită „Triada”, care a fost nimicită de către regimul comunist de până la reformă.
- scopul geostrategic major al Chinei este crearea „Chinei Mari”, care presupune includerea nu numai a fostele provincii istorice, dar și întreaga diasporă chineză, care numără aproximativ 55 mln. oameni.
- un alt obiectiv geostrategic al Chinei este de a rezolva problema anexării definitive, pe bază legitimă, a Taiwanului.

China ar putea deveni pe viitor o putere economică mare din lume cu condiția să depășească unele contradicții de caracter intern:

- crearea unei stabilități politice în țară;
- reducerea contradicțiilor mari existente între sat și oraș;

- minimalizarea disproporției foarte mari în indicatorii socio-economici regionali dintre teritoriile de litoral și cele din interiorul țării.

Un rol tot mai mare, în regiunea Asia-Pacific, revine unor state mai mici după suprafață și numărul de locuitori, dar care au un nivel relativ înalt de dezvoltare economică, precum sunt Coreea de Sud, Taiwan, Singapore, Malaezia, Thailanda, care mai poartă denumirea de state nou-industrializate numite „dragonii asiatici”. Toate aceste state, în ultimele decenii, au pătruns destul de activ cu mărfurile lor pe piața mondială. Cota acestor state, în comerțul mondial, cu mărfuri industriale, a sporit de la 4%, în anul 1975, la 13% către mijlocul anilor 90 ai sec. al XX-lea.

Succesul dezvoltării economice a acestor state se datorează următoarelor împrejurări.

1. Ele au reușit să cucerească piața externă la unele mărfuri și să sporească brusc producția de export.
2. La baza competitivității producției acestor state au stat tehnologiile performante, brațele calificate de muncă, disciplina înaltă de producție, spiritul inovativ, capacitatea de a produce mărfuri de calitate înaltă cu cheltuieli minime.
3. Creșterea economică rapidă a acestor state se datorează și utilizării pe larg a investițiilor străine, creării întreprinderilor cu capital mixt și a Z.E.L.

Unele din aceste state au și un „secret” propriu al lor în promovarea politicii geoeconomice. Astfel, Taiwanul a ales modelul de dezvoltare economică bazat pe businessul de familie, care asigură un grad înalt de concurență în cadrul țării. Totodată, unele „secrete” ale modelului taiwanez de dezvoltare se mai datorează și tradițiilor seculare ale religiei confucianiste.

Bibliografie:

1. Ustian I. *Despre reforma economică în China*. – Chișinău, 2005.
2. Ciochină I. *Marele puteri și forțe în economia mondială*. – București, 2000.
3. Postelnicu Gh., Postelnicu Cătălin. *Globalizarea economiei*. – București, 2000.
4. Дергачёв В. А. *Геоэкономика*. – Киев, 2002.
5. Кочетов Э.Г. *Геоэкономика: Учебник по курсу „Мировая экономика”*. – М., 2002.
6. Алаев А.Б. *Социально-экономическая география. Терминологический словарь*. – М., 1983.
7. *Социально-экономическая география зарубежного мира* / Под. ред. В.В.Вольского. – М., 1998.
8. Михеев В. *Китай и азиатский регионализм*. – Международная жизнь, 1999, № 9.

Subiecte pentru conversație:

1. Explicați principalele tendințe de regionalizare economică.
2. Explicați noțiunea de mari spații geoeconomice.
3. Caracterizați trăsăturile de bază ale regiunii geoeconomice America de Nord.
4. Comparați regiunea geoeconomică Europa Occidentală cu Asia-Pacific.

Tema 4. ASPECTELE GEOECONOMICE ALE ZONELOR ECONOMICE LIBERE

§ 4.1. Conținutul geoeconomic al zonelor economice libere (ZEL) și clasificarea lor

La etapa contemporană de dezvoltare, un rol deosebit îl capătă procesul de integrare economică, multe state își deschid economiile naționale și mizează să pătrundă pe piața mondială, să-și intensifice activitatea relațiilor economice externe și să ocupe o nișă în diviziunea internațională a muncii. Legăturile strânse cu lumea externă conduc la apariția unor forme avansate de organizare a spațiului geoeconomic și, ca urmare, statul ajunge la un nivel calitativ nou de dezvoltare.

Printre noile forme de organizare a spațiului, se înscriu și zonele economice libere, care joacă un rol important în economia mondială. Ele se înscriu organic în ordinea economică internațională și se dezvoltă conform legilor acesteia.

În literatura mondială de specialitate, nu există o definiție de zonă economică liberă, unanim acceptată de specialiștii în domeniu, precum nu există și o clasificare unică, de unde, deseori, se iscă discordanțe între specialiști.

Conform documentului Convenției de la Kyoto (1973), prin noțiunea de zonă economică liberă se subînțelege o parte a teritoriului unui stat, unde mărfurile sunt considerate drept obiecte aflate în afara teritoriului vamal național (principiul extrateritorial vamal) și, de aceea, nu sunt supuse controlului vamal și impozitării. Cu alte cuvinte, ZEL reprezintă:

- o parte a teritoriului național (enclavă), de regulă, cu o poziție economico-geografică favorabilă, cu un regim funcțional special, care prevede crearea condițiilor avantajoase pentru atragerea investițiilor interne și externe ;

- un teritoriu mic (de regulă, „un port liber”, „un aeroport liber” sau „un depozit liber”) aflat pe teritoriul unei țări sau în zona de frontieră a două sau mai multe țări, scutite de taxe vamale sau restricții cantitative obișnuite altfel;
- un model de integrare economică, ce se concretizează în acordul dintre statele membre de a înlătura diversele bariere tarifare și netarifare din calea tuturor sau numai a unora din produsele care fac obiectul schimburilor comerciale reciproce;
- o nouă formă de organizare a spațiului geoeconomic în care sunt prezentate în miniatură tipurile funcționale ale unei economii de piață și anume:
 - a) ZEL – zonă fără taxe vamale sau cu taxe preferențiale;
 - b) ZEL – zonă liberă industrială orientată spre export;
 - c) ZEL – teritoriu cu presiune liberă de barierele administrative și economice.

Aceste definiții reflectă cele mai generale principii de funcționare a zonelor economice libere, fiind asemănătoare cu unele acceptări pentru toate tipurile de zone.

Procesul de organizare a zonelor libere, tradițional, ține de trei obiective politico-economice, și anume:

- creșterea exportului producției industriale și obținerea în baza acestuia a mijloacelor valutare;
- creșterea gradului de ocupare a brațelor de muncă;
- industrializarea raioanelor înapoiate.

Ideea creării zonelor libere este una veche și, totodată, una nouă în dezvoltarea economică și relațiile economice dintre state. Forma principală a relațiilor economice libere, mult timp, a fost comerțul. Încă din antichitate, anumite teritorii din cadrul statelor încercau să obțină o libertate mai mare în schimburile de mărfuri și servicii și să depășească barierele politicii protecționiste a statelor. De atunci și până-n prezent,

dezvoltarea economică a suferit modificări calitative importante, și anume:

- s-a aprofundat diviziunea internațională a muncii;
- s-au diversificat relațiile economice internaționale;
- a luat amploare PTȘ;
- au apărut noi forme ale specializării internaționale etc.

Teritoriile cu un statut liber sau cu un anumit grad de liberalizare au suferit schimbări și transformări mari. Astfel, aceste teritorii numite zone vamale, zone fără taxă vamală, zone ale antreprenoriatului liber, zone comerciale libere etc., au căpătat o răspândire largă, practic, în toate statele lumii. Inițial, zonele libere erau cunoscute sub denumirea de porturi libere. Primul port liber se consideră Cartagina, fondat în 1814 î.e.n., apoi au fost stabilite și alte porturi libere în zona Mediteranei, pe țărmul de vest al Africii și al Feniciei.

În secolele XIV-XVII, în Europa, se înființează porturi franco la Triest, Toscana, Livorno, Marsilia, Genova etc., care, ulterior, vor fi declarate porturi sau zone libere. Și-n prezent, în lume, există aproximativ 200 de porturi libere ce permit agenților economici să încarce, marcheze, controleze, sorteze mărfurile fără a plăti taxe. Cele mai multe zone sunt inițiate în secolul al XX-lea, când sunt încheiate și primele acorduri de comerț liber între state. Dezvoltarea ZEL-urilor este, probabil, una dintre cele mai semnificative inovații instituționale, care s-au răspândit pe scena economică mondială la sfârșitul secolului al XX-lea.

Terminologia ZEL-urilor este extraordinar de diversă. În literatura de specialitate, există, în prezent, cel puțin 23 de termeni diferiți de a descrie ceea ce acum sunt, în general, cunoscute ca zone prelucrătoare de export. Aceasta reflectă faptul că orice inovație tehnologică, industrială sau socială necesită inovații lingvistice și terminologice corespunzătoare.

Dintre acești termeni, cei mai frecvent utilizați sunt: zona prelucrătoare de export, zona comercială liberă, zona economică specială, zona economică liberă, zona de comerț exterior, zona liberă industrială, zona vamală liberă, zona off-shore etc.

Prin caracteristicile sale, ZEL-urile contribuie la producerea de bunuri și servicii, la „crearea” și „devierea” de comerț, la liberalizarea schimburilor de mărfuri și servicii. Principalele caracteristici ale ZEL-urilor sunt: amplasamentul, statutul juridic, obiectul de lucru, activitatea și administrarea.

În practica internațională, se utilizează un complex de măsuri universale, care și desemnează teritoriul sau obiectul distins drept zonă economică liberă. Caracteristicile cantitative de înlesniri, în cadrul zonelor economice libere, pot să difere mult, dar setul lor rămâne mai mult sau mai puțin constant. Toate facilitățile, stabilite de regimul special al ZEL-urilor, se unesc în patru grupe: financiare, fiscale, administrative și comerciale.

Grupa financiară de măsuri stimulative include subsidiile, împrumuturi și credite sub procent scăzut, acordate ZEL-urilor pentru rezolvarea anumitor probleme și accelerarea amortizării fondurilor principale de producție.

Facilitățile fiscale se prezintă sub forma anulării, amânării plăților și reducerii cotelor pe impozite, taxe, tarife. Scutirile de impozitul pe venit pot fi definitive sau pe o anumită perioadă (de exemplu, în R. Moldova – pe 10 ani).

La grupa de **măsuri administrative**, se referă stimulentele cu caracter organizațional. Ele țin de îmbunătățirea nemijlocită a condițiilor pentru noii investitori din străinătate, ce se exprimă în simplificarea înregistrării firmelor/întreprinderilor, formalităților vamale (vizele pentru cetățenii străini), alocării terenurilor, susținerii în construcția întreprinderilor, acordării operative a informației și serviciilor necesare pentru studierea pieței, asigurării drepturilor de antreprenariat etc.

Facilitățile pentru comerțul exterior prevăd simplificarea operațiunilor de export, micșorarea sau lichidarea taxelor de import.

O particularitate deosebită a ZEL-urilor o constituie actele legislației sociale și de muncă. Înființarea și dezvoltarea ZEL-urilor sunt îndreptate spre soluționarea anumitor probleme economice, realizarea programelor și proiectelor strategice. După cum demonstrează experiența mondială, sistemul de facilități stabilit în ZEL, în mare măsură, este individual și strâns legat de executarea, pe teritoriul lor, a planurilor și proiectelor. Acest sistem de facilități în combinație cu alți factori de producție (forță de muncă, materii prime), precum și o infrastructură corespunzătoare pot contribui la atragerea capitalului străin și la asigurarea succesului zonelor economice libere.

Din multitudinea de clasificări ale ZEL-urilor, cea mai importantă și semnificativă clasificare este cea în baza criteriului de funcționalitate (după sfera de activitate a majorității subiecților care activează în zonă). Această clasificare reflectă evoluția ZEL-urilor, dezvăluie direcțiile lor de activitate. Astfel, în baza acestui criteriu, se pot distinge cinci tipuri de zone: comerciale, industrial-prelucrătoare, științifico-tehnologice sau tehnico-inovaționale, de deservire și complexe. Într-o categorie aparte se înscriu zonele libere internaționale.

1. **Zone libere comerciale** (Free trade zone) – cea mai veche și simplă formă de organizare a teritoriului (sec. XVII-XVIII), istoricește, este atribuită primei generații de zone. Această grupă îmbracă următoarele forme: zonele libere, vamale, de depozitare, porturi libere, porturi franco, aeroporturi libere, zonele de tranzit, zonele libere de export și, nu în ultimul rând, zonele libere comerciale, care au cea mai largă răspândire. Acest tip de zone se înființează în nodurile de transporturi internaționale (porturi fluviale și maritime, noduri feroviare,

aeroporturi) în scopul pătrunderii în țară a mijloacelor valutare pe contul intensificării comerțului extern. Asemenea zone sunt, de obicei, autorizate și controlate de către administrația vamală. În interiorul acestor zone, pot fi depozitate, ambalate (împachetate), transbordate și comercializate mărfuri fără plata taxelor vamale. Zone libere comerciale sunt, practic, în toate țările.

O variantă a zonelor comerciale libere o constituie rețeaua de magazine „Duty Free Shop”, magazine absolvite de taxe vamale (comercializarea se permite detaliat, pentru persoane fizice).

2. **Zonele industrial-prelucrătoare** (Industrial processing zone) se referă la a doua generație de zone. Ele au apărut în urma evoluției zonelor comerciale, când, pe teritoriul atribuit lor, au început să intre atât mărfurile, cât și capitalul, ocupându-se atât cu comerțul, cât și cu activitatea de producție. După locul de desfacere a celei mai mari părți din producție zonele respective, se împart în două subgrupe:

- a) zone orientate spre importul mărfurilor;
- b) zone orientate spre exportul mărfurilor.

Primele activează pentru îndestularea pieței cu mărfuri ale țării-gazdă. Astfel de zone sunt foarte puține (cazul țărilor dezvoltate). Marea majoritate a zonelor prelucrătoare sunt orientate spre export (cazul țărilor în curs de dezvoltare).

Conceptul modern al zonei prelucrătoare de export (anii 60-70 ai secolului trecut), ca o enclavă teritorială în care firmele străine, beneficiind de privilegii sociale, produc mărfuri industriale pentru export, a început în Irlanda (aeroportul Shannon, 1959).

3. **Zonele științifico-tehnologice** sau **tehnico-inovaționale** pot fi atribuite celei de a treia generație a zonelor economice libere (anii 70-80 ai secolului XX). Ele apar în mod firesc, sau special se înființează în apropierea de mari centre științifice, dotate cu o infrastructură deosebită, menite să

asigure procesul de elaborare și implementare a tehnologiilor informaționale. Aceste zone concentrează firme specializate în cercetare / dezvoltare pentru promovarea tehnicii de vârf în producția de export. Drept exemple de astfel de zone, menționăm tehnopolurile, tehnoparcurile, centrele inovaționale.

4. **Zonele economice libere de deservire**, care se înscriu în ramurile contemporane ale sferei serviciilor, sunt, pe de o parte, rezultatul evoluției zonelor de producție în ramurile de înaltă tehnologie (de exemplu, prelucrarea informației), pe de altă parte – rezultatul creșterii rolului sectorului terțiar în activitățile economice contemporane. Aceste zone asigură condiții avantajoase companiilor care se specializează în acordarea diferitelor tipuri de servicii, precum: servicii bancare, financiare, de asigurări, turistice ș.a. Din această grupă fac parte: zonele off-shore, centrele financiare, centrele bancare, societățile de asigurare etc.

5. **Zonele libere complexe** reprezintă cea mai complexă formă de organizare a ZEL-urilor și sunt înzestrate cu trăsături ale mai multor tipuri de zone. Drept exemplu de astfel de zone sunt zonele economice speciale din China, zonele antreprenoriatului liber din S.U.A. și țările vest-europene.

Nivelul actual de dezvoltare a economiei mondiale condiționează apariția și dezvoltarea **zonelor economice libere internaționale** (6). Aceste zone se creează în regiunile de frontieră și au ca scop cooperarea transfrontalieră. Acest tip de zone se deosebește mult de formele de integrare, cum sunt, bunăoară, teritoriile de comerț liber, uniunile vamale, piețele comune, uniunile economice și politice. Zonele libere de frontieră, ca instrument de creștere economică, reprezintă complexuri economice spațiale noi, care cuprind în sine raioanele de frontieră a statelor; formele de administrare, aici, sunt determinate de colaborarea dintre firmele străine și de neamestecul statului. Zonele libere internaționale sunt definite

de savanți ca teritorii naturale economice sau alianțe naturale strategice. O altă denumire a lor este „triunghiul de creștere”.

§ 4.2. Tipuri speciale de zone economice: off-shore și științifico-tehnologice

A. Zone off-shore

Printre zonele economice libere ca tipuri specifice de zone se evidențiază grupa zonelor libere de deservire, specializate în acordarea serviciilor diverse. Din această grupă fac parte zonele off-shore și zonele științifice și/sau tehnologice.

Prin termenul de „off-shore”-hors rivage, limbajul de specialitate britanic desemnează teritoriul situat „în larg”, „dincolo de țarm”. În limbajul economic american, prin off-shore sunt denumite companiile/firmele care își desfășoară activitatea în afara teritoriului național al statului în care acestea sunt rezidente.

Deosebirea acestora de alte zone libere constă în faptul că firmele/întreprinderile nu au dreptul de a practica activități de producție, ci doar activități ce țin de acordarea serviciilor (bancare, financiare, asigurări, consulting etc.).

Cu alte cuvinte, este vorba despre întreprinderi/firme care nu desfășoară activități comerciale în țara în care au fost înregistrate și care, din punct de vedere al actelor comerciale săvârșite, sunt considerate ca fiind firme/întreprinderi străine. O companie off-shore nu poate realiza venituri în țara în care a fost înmatriculată.

Teoretic, companii off-shore se pot înființa în orice țară din lume, dar nu peste tot se pot obține avantaje fiscale.

O companie off-shore poate funcționa în condiții de impozitare favorabile, numai dacă este înregistrată într-un paradis fiscal (termenul englez „tax haven” înseamnă refugiu fiscal, port fiscal ori paradis fiscal). Termenul de off-shore a

apărut în SUA, la sfârșitul anilor 50, cu referințe la instituțiile financiare, care, în scopul evitării impozitelor, se mutau cu totul sau își înființau filiale în alte țări cu regim fiscal preferențial. Printre primele state care au adoptat un astfel de regim fiscal, s-au numărat insulițele din Oceanul Atlantic, din apropierea țărmului de est al SUA (Bahamas, Insulele Britanice Virgine) și cele din Canalul Mânecii, din apropierea Marii Britanii (Sark, Jersey, Guernsey).

Apariția paradisurilor fiscale a fost determinată, în unele cazuri, de lipsa resurselor interne, compensată de autoritățile locale prin asigurarea de facilități fiscale firmelor și instituțiilor financiare interesate, în scopul atragerii lor în teritoriu.

Care este scopul înființării unei companii off-shore?

Acesta este unul dintre cele mai importante aspecte legate de înființarea companiilor. Există un număr mare de obiective posibile, dar mai importante sunt: tranzacțiile comerciale în străinătate, investițiile de capital, înregistrările de nave și aeronave, achiziționarea de proprietăți, formarea de companii holding, înființarea de societăți de asigurare, protecția bunurilor, înființarea de bănci, pentru a amplasa averea personală într-un mediu sigur ș.a. Totuși, singurul și principalul scop de constituire a companiilor off-shore în paradisurile fiscale este maximizarea profitului prin orice mijloace legale, în speță, prin diminuarea obligațiilor fiscale în favoarea profitului, profitului reinvestit sau creșterea de capital.

În paradisurile fiscale ori în zonele off-shore, funcționarea companiilor/întreprinderilor este susținută de un mecanism legislativ extrem de bine organizat, aceasta însemnând că, în țara respectivă, legea asigură condiții de impozitare favorabile companiilor.

Care sunt avantajele oferite de un paradis fiscal unei companii off-shore (unui investitor)?

Acestea sunt următoarele:

- fiscalitatea zero sau aproape zero. Aceasta înseamnă că

compania este scutită total sau parțial de plata impozitelor pe profit. În mod normal, companiile off-shore trebuie să plătească o taxă de înregistrare anuală;

- anonimatul sau confidențialitatea beneficiarului (proprietarului) și a rezultatelor financiare;
- flexibilitatea și operativitatea în înmatricularea companiei; în majoritatea paradisurilor fiscale, o nouă companie off-shore poate fi creată în 24 de ore, fără ca prezența proprietarului să fie necesară;
- absența controalelor și a restricțiilor valutare, destul de des întâlnite în economiile „de interior” – de exemplu, în Republica Moldova, tranzacțiile interne se execută numai în moneda națională, iar mișcările valutare sunt strict supravegheate de Banca Națională.

În același rând, au de câștigat paradisurile fiscale. Companiile off-shore asigură acestor țări venituri substanțiale. Pe de o parte, sunt create locuri de muncă, deoarece necesită existența unor firme de avocatură, instituții de stat de înregistrare, bănci înregistrate pe aceste teritorii etc. Pe de altă parte, ca urmare a plății obligațiilor către stat (taxe de înmatriculare și reînmatriculare) și impozite populația autohtonă obține un venit considerabil. Ca urmare, cresc salariile și veniturile populației, se ridică bunăstarea ei. Se dezvoltă infrastructura țării conform standardelor moderne etc. Ținând cont de faptul că companiile off-shore sunt situate în țări mici din punct de vedere geografic, cu o populație numeric mică, turismul și serviciile diverse joacă cel mai important rol în economiile acestor țări.

În condițiile globalizării relațiilor economice internaționale, o largă răspândire a căpătat-o piața valutar-financiară, prin creșterea bruscă a necesităților de capital mobil. Calculatoarele moderne și alte tehnologii informaționale au făcut posibilă administrarea centralizată a fluxurilor de capital

în orice punct geografic. Apare necesitatea mișcărilor și acumulărilor rapide ale așa-numiților „bani fierbinți”. În aceste condiții, crearea centrelor bancare off-shore a fost o reacție distinctă a subiecților la procesele de globalizare și menținerea restricțiilor legislațiilor naționale.

În zonele off-shore, proprietarii de capital minimizează cheltuielile și, în așa mod, pot participa la proiecte mult mai riscante și puțin mai profitabile. În paradisurile fiscale, companiile off-shore au devenit un mare izvor de resurse financiare libere, aici fiind concentrate 20-25% din capitalul mondial. Astfel, businessul off-shore este un segment în dezvoltare și destul de important pentru economia mondială. Off-shore rămâne a fi un instrument important și în calea depășirii nivelurilor diferite de dezvoltare economică. În condițiile globalizării relațiilor economice mondiale, primele locuri sunt deținute de băncile off-shore, companiile de asigurări și de investiții, activele cărora sunt formate din hârtii de valoare.

În prezent, în lume, există circa 3 mil. de companii off-shore. Circa 70% din numărul lor se află în țările în curs de dezvoltare, în special în țările insulare sau țările mici. Cele mai multe zone off-shore sunt situate în America Latină, urmată de Asia, Europa și Oceania. Zonele off-shore, practic, lipsesc în America de Nord și Africa.

Actualmente, printre cele mai recunoscute zone off-shore, în lumea afacerilor, se remarcă: Singapore, Hong-Kong, Elveția, Luxemburg, Cipru, Malta, Gibraltar, Panama, Liberia, Insulele Britanice Virgine, Samoa, Cayman Islands, Mauritius, Bahamas, Insulele Man și Jersey, Bermude, Antigua și Barbuda, Marshall Islands ș.a.

Repartiția geografică a companiilor off-shore are loc în funcție de mai mulți factori și anume: factorul geografic ori poziția economico-geografică (analiza arată că majoritatea off-shore sunt situate la intersecția căilor de comunicare importante

– porturi, aeroporturi, căi ferate, în apropierea marilor centre comerciale); factorul socio-economic (stadiul de dezvoltare al infrastructurii – în special comunicațiile și telecomunicațiile, gradul de dezvoltare al serviciilor, costul și gradul de calificare a forțelor de muncă etc.) și factorul politic (orice companie are nevoie de stabilitate, nu doar economică, dar și politică).

B. Zone științifice și/sau tehnologice

În epoca progresului științifico-tehnic, în lume, s-a creat un nou tip funcțional de zone libere, reunind știința și producția tehnologiilor înalte. Acestea sunt zonele științifice și tehnologice, diferite ca mărime, specializare și surse de finanțare. În 1984, a fost fondată Asociația Internațională a Parcurilor Științifice, care cuprinde Europa, America de Nord și Asia-Pacific. Sediul asociației se află în Irlanda (Shannon), iar reprezentanța secretarului general – în Franța.

Factorii principali, care stau la baza creării zonelor științifice și tehnologice, sunt: existența unei universități tehnice ori a unui centru științific de cercetare de clasă internațională, prezența unei infrastructuri tehnologice și a unui capital de risc, forță de muncă înalt calificată și condiții de viață confortabile.

Existența zonelor științifice și tehnologice au luat o amploare fără precedent, în ultimele decenii ale secolului trecut. Dacă, la începutul anilor 70, în lume, existau circa 20 de asemenea zone, actualmente, există peste 800, dintre care 385 sunt în Europa și peste 200 în Asia. Obiectivele principale ale acestora sunt:

- stabilirea și dezvoltarea de noi tehnologii;
- încurajarea investițiilor din domeniul public în cercetare / dezvoltare;
- atragerea investițiilor din sectorul privat și atragerea altor surse de finanțare;

- încurajarea transferului de tehnologie către firmele existente în plan local.

De regulă, statul formează infrastructura tehnologică și în baza politicii inovaționale determină strategia și tipurile de dezvoltare ale zonelor științifice și tehnologice. La începutul anilor 90, s-au format trei tipuri funcționale de bază ale zonelor științifice și tehnologice:

- centre inovaționale ori incubatoare;
- parcuri științifice și tehnologice sau tehnoparcuri;
- tehnopoluri.

Centrele inovaționale ori incubatoarele – sunt centre de susținere a micului business inovațional, unde se creează un mediu favorabil pentru pregătirea cadrelor, pentru firmele noi autohtone concurențiale (încăperi, utilaj, mijloace de comunicație, marketing ș.a.), unde se acordă fonduri ale capitalului de risc. În prezent, în lume, există sute de incubatoare, în special, în țările înalt dezvoltate (SUA, Germania, Marea Britanie). După izvorul de finanțare, incubatoarele se subîmpart în publice, universitare, corporative și private. Termenul mediu de aflare în incubatoare a firmelor nou-create poate dura de la unu la doi ani.

Parcurile științifice și tehnologice – reprezintă o inițiativă bazată pe o operație imobiliară, care întreține legături formale și operative cu o instituție academică, inițiativă ce trebuie să impună o înaltă intensitate de cunoștințe și care este responsabilă de o fuziune de transfer tehnologic și know-how.

Parcurile științifico-tehnologice constituie o grupă de firme teritoriale, care realizează producție în serii mici, bazată pe cercetările științifico-tehnologice ale universității tehnice locale ori ale centrului de cercetare. În parcurile științifice și tehnologice, sunt concentrate firmele specializate în activități de implementare în domeniul tehnologiilor înalte, aici se creează firme noi logofage, care, de regulă, părăsesc parcul peste 3-5 ani. Cum arată

practica, există diverse forme de parcuri științifice și tehnologice, dar, în dependență de funcțiile care domină, se evidențiază parcurile de cercetare, științifice și tehnologice.

În dezvoltarea parcurilor științifice și/sau tehnologice se disting două etape. În anii 50-70, apar majoritatea parcurilor științifice în SUA și primele în țările vest-europene – Marea Britanie, Franța, Germania. La începutul anilor 80, se formează cea de a „doua generație” a parcurilor științifice și tehnologice, în special, în țările din regiunea Asia-Pacific (Japonia, Singapore, China ș.a.).

Tehnopolurile reprezintă forma cea mai avansată a zonelor științifice și tehnologice, un model de alianță privată cu scopul comercializării tehnologiilor și creșterii economice. Techno- reflectă accentul pus pe tehnologie, iar polis vine din limba greacă și reflectă echilibrul a doi poli: sectoarele public și privat. Termenul de *tehnopol* a apărut pentru prima dată în Japonia în anii 80 ai secolului XX.

Tehnopolul este o formă de intelectualizare a economiei și de organizare a complexurilor științifice și de producție regională, o formă de concentrare a intelectului și a capitalului. În literatura de specialitate, tehnopolurile, deseori, sunt asociate cu parcurile științifice și tehnologice.

Tehnopolul – reprezintă o zonă liberă a erei tehnologiilor înalte, unde se realizează combinarea științei și tehnologiei cu cultura națională tradițională și mondială. În consecință, se formează o nouă colectivitate de oameni creativi și multilateral dezvoltați. În prezent, în Japonia, se creează proiectul tehnopolului mileniului trei, unde s-a întreprins încercarea de-a uni strategia intelectualizării întregii economii naționale, ținând cont de diversitatea națională (istorică, etnică și culturală).

Tehnopolurile dispun de centre de cercetare, personal supercalificat și o situație ultrafavorabilă față de marile axe de circulație, ca și o integrare avansată în circuitele financiar-bancare și de relații internaționale. Caracteristica acestora

constă în aglomerarea unor activități cu caracter inovator, acceptate ca atare de către un comitet, combinând adesea cercetarea științifică cu activitățile practice. Obiectivul este acela de a facilita transferul de tehnologie între întreprinderi sau ramuri înrudite. Tehnopolurile, obligatoriu, presupun existența unor incubatoare de afaceri sau pepiniere de întreprinderi, elemente-cheie ale transferului tehnologic.

Tehnopolul, incluzând zonele industriale, științifice și de cercetare și cele locuite, se amplasează în locuri cu un mediu confortabil pentru trai, cu posibilități culturale și recreaționale. Tehnopolul trebuie să fie amplasat în apropierea orașului de bază, care să-i asigure serviciile comunale. O condiție obligatorie o constituie prezența aeroportului sau a unei stații de cale ferată expres.

Tehnopolurile se formează în baza principiilor de orientare concurențială și organizării efective economice. În condițiile globalizării, o mai mare superioritate au căpătat-o tehnopolurile și centrele inovaționale, unde competitivitatea este asigurată de nivelul înalt de deschidere spre colaborarea internațională și atragerea cercetătorilor talentați din toată lumea din domeniul tehnologiilor înalte.

În lume, există o diversitate de forme și strategii de organizare a acestor entități. Diferențele survin din nivelurile tehnologice diferite ale întreprinderilor (firmelor), tradițiile diferitelor regiuni și politica privind dezvoltarea.

Apariția tehnopolurilor pe lângă marile universități ori institute de cercetare sunt deja obișnuite în statele occidentale. Modelul l-au constituit câteva zone industriale din SUA – Silicon Valley (Valea Siliciului) la sud de San Francisco, pe terenurile Universității Stanford, autostrada 128 la Boston. Ulterior, s-au extins în Marea Britanie (Cambridge), Franța (Sophie-Antipolis, la Nisa, Meylan, la Grenoble), Japonia (Tsukuba, cu universitate proprie), Rusia (Akademgorodok, lângă Novosibirsk) și în multe alte țări.

§ 4.3. Particularitățile zonelor economice libere în diferite spații geoeconomice

Zonele economice libere sunt instrumente politice chemate să faciliteze dezvoltarea comerțului internațional și a industriei exportatoare. Este, deci, normal să se aștepte ca aceste zone să se dezvolte și să prospere:

- în perioada în care comerțul mondial se extinde;
- aproape de rute ale comerțului internațional (porturi, aeroporturi, căi ferate și autostrăzi).

Analiza ZEL-urilor are o importanță deosebită nu numai din punct de vedere al funcționalității și structurii, dar și al activității acestora în diverse spații geoeconomice. Aceasta se poate realiza pe diverse coordonate, în special:

- a) pe tipuri de state;
- b) pe state concrete, state cu o experiență deosebită în activitatea ZEL-urilor;
- c) pe regiuni geoeconomice.

După cum s-a menționat anterior, în anul 2000, funcționau peste 900 de ZEL-uri în 90 de state ale lumii.

O largă răspândire ZEL-urile o au **în țările dezvoltate**, fapt ce se explică prin participarea lor activă la diviziunea internațională a muncii, liberalizarea accentuată a fluxurilor comerciale și financiare, dar și prin caracterul postindustrial al economiei. În acest grup de state, sunt prezente toate tipurile de zone economice libere, în special zone comerciale libere, zone ale antreprenoriatului liber și zone științifice și/sau tehnologice. În prezent, în țările dezvoltate, există peste 300 de zone economice libere.

În țările dezvoltate, scopurile de bază în crearea zonelor economice libere sunt:

- impulsivarea dezvoltării unor ramuri sau teritorii slab dezvoltate;

- crearea condițiilor favorabile de antreprenoriat;
- acordarea unor drepturi și libertăți mai mari organelor puterii locale în luarea deciziilor;
- diminuarea șomajului.

În **țările în curs de dezvoltare**, la baza creării zonelor economice libere, stau strategia stimulării creșterii economice, liberalizarea treptată a economiei, stimularea investițiilor de capital din exterior, crearea de noi locuri de muncă. ZEL-urile au început să apară, în acest grup de state, pe la mijlocul anilor 60 ai secolului XX. Anume aici, sunt situate marea majoritate a zonelor economice libere, fapt ce ține de costul mic al arendeii pământului și al forței de muncă, lipsa restricțiilor ecologice. La fel ca și în primul grup de țări, în țările lumii a treia, se întâlnesc, practic, toate tipurile de ZEL-uri, dar cea mai largă răspândire au căpătat-o zonele prelucrătoare de export și zonele off-shore.

Cu toată diversitatea zonelor economice libere din țările în curs de dezvoltare, acestea au și multe trăsături comune. Principalele din ele sunt:

- majoritatea zonelor libere au un caracter închis și sunt orientate total sau parțial către piața externă;
- orientarea ZEL-urilor, în special, spre ramurile laborioase (cu volum mare de brațe de muncă), specializate în industrii de larg consum, cum sunt: electronica, electrotehnica, încălțăminte, îmbrăcăminte, ceasurile, jucăriile ș.a.;
- predominarea procesului de asamblare.

În **statele cu economia de tranziție**, zonele economice libere au început să apară după anii 1990, având drept scop atragerea investițiilor străine și crearea de noi locuri de muncă. În țările postsovietice, se constată trei feluri de zone, ținând cont de modul de formare și dezvoltare ulterioară. Primul tip vizează crearea unui regim preferențial pentru agenții

economici interni și străini. Zonele pot cuprinde un oraș, un raion, o parte sau întreaga regiune teritorial-administrativă, iar regimul preferențial urmează a fi de ordin financiar (impozite), vamal, valutar, de credit etc. Cel de-al doilea tip privește crearea, pe anumite teritorii, a unei infrastructuri corespunzătoare cerințelor internaționale, asigurând facilități îndeosebi pentru investitorii străini și darea în arendă a teritoriului respectiv; pe această bază, urmează a se crea parcuri industriale cuprinzând zeci și sute de întreprinderi de dimensiuni mici și mijlocii. Cel de-al III-lea tip privește darea în arendă sau concesionarea pe termen lung a unui anumit teritoriu și, îndeosebi, în zone puțin atrase în circuitul economic. Se pot realiza, desigur, și zone complexe, mixte, cuprinzând mai multe tipuri de activități.

În **țările ex-sovietice**, predomină zonele de producție de export. Problemele cele mai dificile ale zonelor economice libere, din acest grup de state, constă în infrastructura slab dezvoltată și lipsa mijloacelor (resurselor) financiare.

Europa posedă cele mai vechi și caracteristice zone economice libere. În acest spațiu geoeconomic, se evidențiază Europa Occidentală, unde predomină zonele comerțului liber. Ele au apărut încă în secolul al XIX-lea, cunoscute ca porturi libere, scutite de taxe vamale. În anul 2000, aici existau 150 de ZEL-uri. De la început, aceste zone erau create predominant în porturile maritime (Hamburg, Bremen, Edmund – Germania; Copenhaga – Danemarca; Turku, Helsinki – Finlanda; Salonic, Pireu – Grecia ș.a.). Mai târziu, zonele libere comerciale s-au extins și în porturi fluviale și în anumite noduri feroviare. La începutul anilor 90, în legătură cu deschiderea canalului navigabil Rin – Main – Dunăre și perspectivele de extindere a relațiilor comerciale între Europa de Vest și Europa de Est, în cursul superior al Dunării – la Deghendorf (Bavaria, Germania) a fost construit un nou port liber.

În ansamblu, pentru Europa Occidentală, crearea ZEL-urilor prezintă o dificultate. Aceasta este legată, mai cu seamă, de politica Uniunii Europene, bazată pe susținerea concurenței libere în regiune. Iar aprobarea zonelor libere înseamnă apariția avantajelor, care largesc drepturile unor subiecți economici în raport cu alți subiecți, ceea ce încalcă principiul concurenței libere. Iată de ce, în Europa Occidentală, spre deosebire de Asia sau America Latină, noi ZEL-uri se creează mult mai rar, au restrângeri mult mai mari și joacă un rol mai mic în economie, decât în regiunile menționate. Aceasta se referă, în special, la zonele prelucrătoare pentru export.

Cu toate acestea, Europa Occidentală rămâne a fi unul din cele mai mari centre ale businessului off-shore. Pentru astfel de state și teritorii, cum sunt: Elveția, Liechtenstein, Luxemburg, Irlanda, Monaco, Cipru, Malta, cât și Insulele Normande, Insula Man, Gibraltar sunt caracteristice zonele off-shore. Un regim privilegiat, pentru unele genuri de operațiuni internaționale, funcționează în Austria, Belgia, Marea Britanie, Grecia, Olanda. Avantajele acordate în aceste zone sunt orientate spre atragerea capitalului străin. Pe lângă impozitele mici, în zonele off-shore, investitorii se folosesc și de alte privilegii. Acestea sunt: prețul mic și simplitatea procedurii de înregistrare, lipsa restricțiilor valutare, simplitatea dării de seamă (raportului) financiar, anonimatul proprietarului companiei.

Irlanda este țara care a pus începutul dezvoltării fenomenului de zonă economică liberă, creând în anul 1959, pe un teritoriu mic (100 ha), în apropierea aeroportului Shannon, prima zonă industrială de export. Această zonă este luată drept model în crearea de ZEL-uri în multe țări în curs de dezvoltare, în primul rând – în noile țări industrializate din Asia și multe țări din America Latină.

În Irlanda, a fost realizat primul aeroport cu regim vamal complet liberalizat. Aici se află și sediul primului magazin care

operează în sistem „Duty-Free Shop” – magazin comercial lipsit de taxe pentru pasagerii care părăsesc zona. Dezvoltarea turismului internațional, a sistemului de magazine „Duty-Free”, a activităților industriale orientate spre export etc. au făcut ca zona liberă Shannon să se mențină pe primul loc în lume după rata profitului (29 – 33% pe an), în pofida anulării recente a avantajului său principal, al vacanțelor fiscale pe 30 de ani pentru investitorii străini. Zona Shannon a jucat un rol pozitiv în reducerea emigrației, în crearea de noi locuri de muncă și a contribuit la modernizarea economică și prosperarea regiunii Shannon.

În fața Europei Occidentale, s-a impus, cu acuitate, problema raioanelor depresive. Una din variantele de soluționare a acestei probleme constă în organizarea, în aceste raioane, a zonelor antreprenoriatului liber. Scopul principal constă în restructurarea industriei, menținerea vechilor și crearea noilor locuri de muncă. Atare politică economică este accentuată nu atât în atragerea capitalului străin, cât în acordarea organelor locale a unor largi drepturi și împuterniciri în domeniul creării condițiilor favorabile pentru dezvoltarea activităților antreprenoriale (înviorarea businessului mediu și mic) pe baza capitalului național. Asemenea zone sunt caracteristice mai ales pentru Marea Britanie și Franța.

În toate statele din Europa Occidentală, sunt create sau se creează în prezent tehnopoluri sau parcuri tehnologice, deși, la acest compartiment, regiunea dată rămâne în urma SUA și Japoniei. În Europa, s-a format, deja, o rețea completă de tehnopoluri. O dezvoltare deosebită, ele au căpătat-o în Franța (circa 40 de tehnopoluri), Germania, Marea Britanie, Spania, Italia, Olanda, Belgia. Printre cele mai cunoscute parcuri științifice, se evidențiază Sophia Antipolis, Grenoble (Franța), Cambridge, Edinburg (Marea Britanie), Stuttgart, Heidelberg (Germania), Limeric (Irlanda), Luven (Belgia) ș.a.

În **țările Europei de Est**, o experiență mai bogată în planificarea și înființarea ZEL-urilor o are Ungaria, succesele căreia, în acest domeniu, sunt semnificative. În prezent, pe seama celor 209 teritorii vamale libere revin 16% din traficul comerțului extern al țării. Totodată, Ungaria este un mare centru off-shore. Se cuvine menționat că, aici, în ultimul timp, o mare atenție se acordă înființării și dezvoltării parcurilor industriale și zonelor antreprenoriatului liber.

Zone economice libere sunt create, de asemenea, în Polonia, Bulgaria, România și alte state.

Unele țări dunărene au creat, deja, o serie de ZEL-uri (Belgrad, Pancevo, Budapesta, Vidin, Ruse, Giurgiu, Constanța). Aceste realizări pledează în favoarea posibilității de a crea, de-a lungul întregului curs al Dunării, zone cu un regim special, care ar putea deveni veriga colaborării și integrării între țările din această parte a continentului. Se studiază, în prezent, proiectul creării unor ZEL-uri în statele riverane Mării Negre.

În **spațiul ex-sovietic**, crearea ZEL-urilor avea un singur scop – atragerea investițiilor străine, pentru redresarea economiilor naționale și crearea de noi locuri de muncă. Zonele economice libere din **țările postsovietice**, spre deosebire de cele din țările ex-socialiste din Europa Centrală și de Est, n-au devenit „reper de creștere” a relațiilor de piață, ele funcționând doar pe hârtie. Distribuirea iresponsabilă a privilegiilor a dus la creșterea deficitului bugetar al acestor țări. În condițiile dezvoltării slabe a antreprenoriatului autohton, ZEL-urile au fost folosite de grupările corporative locale pentru dezvoltarea „businessului”, utilizând resursele de stat. În majoritatea cazurilor, capitalul acumulat în urma activității unui astfel de „business” a fost transferat de către businessmenii locali, în centrele off-shore din Occident.

În **spațiul geoeconomic Asia-Pacific**, sunt situate cel mai mare număr de zone economice libere (peste 200), mai ales în „noile țări industriale” și țările-membre ale ASEAN – ului. În

această regiune, cele mai răspândite și efective zone sunt zonele de producție și export.

Un interes deosebit îl reprezintă ZEL-urile din China, cunoscute sub termenul de zone economice speciale. Crearea acestora a constituit o parte componentă a politicii strategice comune de „deschidere” a economiei țării către lumea exterioară, politică acceptată la începutul anilor 80 (sec. XX). Pentru atingerea acestui scop, în partea de est și de sud a țării, au fost selectate teritorii izolate de restul țării, pentru a le proteja de influențe nedorite din partea străinilor, mai ales în sferele sociale și culturale, unde a fost introdus un regim special al zonelor economice libere.

Prin crearea zonelor economice speciale, conducerea țării urmărea patru obiective principale, și anume:

- accelerarea dezvoltării orientării spre export a întreprinderilor care vor crește veniturile, schimburile valutare în timp ce, simultan, se vor crea oportunități locale de angajare;
- încurajarea investițiilor în proiecte majore infrastructurale, de exemplu, construirea de noi drumuri, hidrocentrale, poduri, aeroporturi și rețele de telecomunicații;
- de a servi ca centre de educare, antrenare și experiență cu diferite forme economice de cooperare;
- de a servi ca un cap de pod pentru introducerea de tehnologie străină, know-how, tehnici manageriale în alte părți ale Chinei.

În China, funcționează trei tipuri de ZEL-uri, care se deosebesc ca mărime și statut juridic, și anume: zone economice speciale (zone cu destinație complexă), porturi libere și raioane de dezvoltare economică și tehnologică (parcuri științifice și industriale). La crearea acestor zone a fost folosită experiența altor teritorii și țări asiatice.

La începutul anilor 90, în China, funcționau cinci zone economice speciale – Shenzhen, Zhuhai, Shanton (situate în provincia Guangdong, considerată ca al 5-lea „tigr” asiatic), Xiamen, Henan, pe seama cărora revine peste ¼ din investițiile străine totale introduse în economia țării. Principalii investitori în aceste zone sunt chinezii din Hong-Kong, Aomani și din țările Asiei de Sud-Est, ei investind îndeosebi în regiunile de unde au plecat cu ani în urmă.

Pe lângă aceste zone, în China, au fost create aproximativ 30 de raioane de dezvoltare economică și tehnologică, 27 de tehnopoluri, 13 zone de comerț liber în principalele zone economice speciale și porturi libere, 7 raioane maritime economice libere, câteva zeci de orașe și districte libere pe întreg teritoriul țării.

Trăsătura principală a primelor zone economice chineze – crearea platformei economice pentru unificarea fostelor colonii: Hong-Kong, Taiwan și Makao (Aomani) cu patria. ZEL-urile au devenit întruchiparea teoriei convergenței capitalismului și socialismului.

În prezent, în China, ZEL-urile apar ca factori de antrenare a dezvoltării economice și sociale pe arii mari. Aceste zone oferă avantajele atât investitorilor străini, cât și părții chineze.

Investitorii străini găsesc un climat favorabil pentru afacerile lor, o mână de lucru și servicii relativ ieftine, avantaje fiscale și financiare, o piață de desfacere internă și condiții propice pentru export.

În pofida multor greutăți și incorectitudini în activitatea ZEL-urilor din China, succesele noii politici economice sunt evidente. Ele au devenit centre de concentrare a capitalului: 60% din întreprinderile mixte sunt înființate în zonele economice. Zonele libere din China sunt, în felul lor, centre de experimentare a economiei de piață, principiile și experiența cărora, treptat, se vor extinde, cuprinzând spații din ce în ce mai importante și o pondere tot mai semnificativă în economia chineză.

În Japonia, spre deosebire de alte state din această regiune, sunt create și funcționează zonele științifice și tehnologice, în special tehnopolurile și parcurile științifice. În 1970, în apropiere de capitala Tokyo, este dat în exploatare centrul științific „Tsukuba”, construcția căruia a durat 17 ani. Este cel mai mare centru științific din Asia. Aici sunt amplasate 48 de instituții naționale de cercetare și peste 10000 de filiale, unde activează 40% din numărul total de cercetători.

În 1980, guvernul nipon elaborează un nou proiect, care prevede construcția a 19 orașe științifice de-a lungul coridorul industrial Tokyo – Nagoya – Osaka – Kobe. Acest proiect constituie o strategie de lungă durată de intrare a Japoniei într-o nouă eră și anume în era tehnologică. În perioada 1986-1990, în construcția celor 19 tehnopoluri, au fost introduse peste 10 miliarde de dolari americani, inclusiv anual se aloca pentru fiecare tehnopol câte 200 de milioane de dolari. În proiect, accentul este pus pe crearea unei infrastructuri „catifelate”, alcătuită din cadre calificate, tehnologii noi, asigurări informaționale, rețele de telecomunicație și capital de risc. Centrul științific „Tsukuba” și noile centre științifice au ca principal scop efectuarea cercetărilor științifice în ramurile extramoderne, cum ar fi: biotehnologia, ceramica fină, electrotehnica, materiale noi, robototehnica, stații electronice de calcul, soft, microprocesoare etc. Construcția tehnopolurilor se efectuează foarte intensiv, iar darea lor în exploatare se prevede către sfârșitul secolului al XXI-lea. Se consideră că ele vor asigura o creștere rapidă a economiei nipone.

Zone economice libere sunt, de asemenea, în Coreea de Sud, Singapore, Thailanda, Taiwan, Filipine, India, E.A.U., Yemen, Iordania, Vietnam, Indonezia etc.

Pentru **America de Nord**, este caracteristică dezvoltarea zonelor antreprenoriatului liber și zonelor comerciale libere (așa-numitele zone de comerț exterior).

În SUA, există peste 130 de ZEL-uri. Mai mult de jumătate din ele revin pe seama zonelor comerciale libere, create în apropierea marilor complexuri de depozite sau a parcurilor industriale din interiorul țării, de asemenea, în porturile mici, în scopul reducerii taxelor vamale la produsele importate, mai ales la piesele complete și semifabricate pentru diferite ramuri. Zonele antreprenoriale din SUA și Canada ajută să scoată din declin unele raioane, unde se observă scăderea activității economice, creșterea șomajului și venituri mici ale populației o perioadă destul de îndelungată.

Cea mai largă răspândire și popularitate mondială au căpătat-o tehnopolurile. Primul tehnopol din lume „Valea Siliciului” (Shillicon Valley) a fost creat în anii 50 în SUA, în apropierea orașului San-Francisco, statul California. După mărirea și teritoriul ocupat, această zonă rămâne a fi și astăzi prima. Acest complex teritorial inovațional, situat între golful San-Francisco și munții Santa-Cruz, a devenit un simbol al progresului științifico-tehnic și dezvoltării regionale. Climatul mediteranean a creat condiții favorabile pentru popularea acestei regiuni, unde se află câteva orașe, cel mai mare dintre ele, San-Jose, numără peste 700000 de locuitori. În „Valea Siliciului”, sunt amplasate circa 4000 de întreprinderi/firme mici și mijlocii, preponderent, ale industriei electronice. Aici se găsește unul dintre cele mai bogate și prestigioase universități private din țară – Stanford. Alături de firmele americane, aici sunt prezente firmele vest-europene, japoneze, sud-coreene și alte firme. Reducerea taxelor la componentele electronice exportate și reexportate a contribuit la cooperarea internațională a tehnopolului.

La baza dezvoltării tehnopolului „Valea Siliciului”, au stat miliardele de dolari parvenite din partea statului și capitalului privat pentru finanțarea proiectelor și programelor de cercetări științifice, și politica fiscală cu privire la dezvoltarea microelectronicii. Impozitele se reduc cu 20-25%,

dacă capitalul este investit în proiecte științifice și de cercetări. Statul asigură pregătirea cadrelor de ingineri – programatori, dezvoltarea infrastructurii teritoriului, care se dă în arendă.

„Valea Siliciului” reprezintă simbolul mondial al progresului științifico-tehnic, una din capitalele mondiale ale microelectronicii, bastionul revoluției computerizate și a științelor aplicate. Aici se formează o bună parte din PIB-ul SUA, comparabil cu indicatorul respectiv al unor țări înalt dezvoltate din Europa Occidentală. Este un centru de concentrare a capitalului și intelectului, businessmenilor și programatorilor, unde se creează noi tehnologii pentru calculatoarele de mâine.

America Latină ocupă locul doi în lume după numărul și importanța zonelor economice libere. Conform diferitelor evaluări în acest spațiu geoeconomic, există de la 100 la 150 ZEL-uri, dintre care multe înregistrează succese remarcabile. Deși există unele deosebiri între ele, putem menționa câteva trăsături comune în procesul de creare a zonelor libere din această regiune. În primul rând, crearea zonelor se face din inițiativa statului, pornind de la interese naționale. În al doilea rând, înainte de a crea zone economice, se pregătește minuțios baza legislativă, care constituie garanția funcționării normale a ZEL-urilor. Deseori, etapa pregătitoare ocupă o perioadă îndelungată de 3-4 ani. În al treilea rând, pentru America Latină, este caracteristică definiția distinctă a tipului de zonă liberă, în concordanță cu care și se prevăd privilegiile fiscale și alte avantaje. În al patrulea rând, pentru început, zonelor libere li se atribuie niște teritorii mici, care, treptat, se largesc, deși, rareori, ating dimensiuni mari (de exemplu, zona comercială Colon din Panama, cu o rotație a capitalului de 8 mil. dolari americani pe an, pe parcurs de 40 de ani s-a mărit până la 300 ha). În al cincilea rând, pe teritoriul unei țări, de regulă, nu se creează multe zone. În America Latină, inițial, se creau zone comerciale libere, care acordau firmelor străine facilități

vamale. Astfel de zone funcționează în Columbia, Chile, multe state insulare din Caraibe, Mexic, Brazilia etc.

Mai târziu o largă răspândire o capătă zonele off-shore, în special în Caraibe. Aceste zone dispun de un regim special fiscal, valutar și financiar. Zonele off-shore se creează, în primul rând, în țările mici ca teritoriu, în scopul obținerii mijloacelor valutare suplimentare. Centre financiare de importanță mondială sunt Panama, Belize, Bahamas, Insulele Cayman și Antilele Olandeze.

În America Latină, funcționează câteva zone economice speciale, fiecare dintre ele, fiind unică în felul său. Aceste zone sunt chemate să soluționeze un șir de probleme și anume: crearea centrelor de creștere economică, dezvoltarea raioanelor slab valorificate (Amazonia), industrializarea teritoriilor limitrofe între state, crearea locurilor de muncă etc. La acest tip de zone, se atribuie zona liberă Manaus din Brazilia (suprafața – 3 mln. km.²), creată în 1967, cu scopul valorificării și dezvoltării teritoriilor vaste din Amazonia. Aici activează câteva sute de întreprinderi din peste 30 de ramuri industriale, printre care se evidențiază electronica, metalurgia feroasă și neferoasă, producerea de motociclete, biciclete, hârtie, mase plastice și alte produse chimice, mobilă etc. Crearea zonei Manaus a contribuit la formarea de noi locuri de muncă și la dezvoltarea economiei naționale. De exemplu, 90% din volumul total al producției acestei zone se realizează pe piața internă a Braziliei.

Zonele științifice în America Latină sunt în proces de formare. Primul parc tehnologic și industrial „Byo Ryo” a fost creat, în 1988, în Brazilia, și ține de domeniul biotehnologic.

În **Africa**, zonele economice libere au o răspândire mult mai restrânsă, deși, în multe țări africane (Tunisia, Egipt, Senegal, Togo, Liberia, Nigeria, Algeria, Mauritius, Kenya ș.a.), au apărut zone libere. Preponderent, acestea sunt zone industriale de export și zone comerciale.

În prezent, se elaborează câteva proiecte destul de atrăgătoare în domeniul organizării ZEL-urilor. Printre acestea se evidențiază proiectul creării portului liber Mumbasa în Kenya.

Problemele comune ale ZEL-urilor africane constă în: infrastructura slab dezvoltată, lipsa resurselor financiare și a cadrelor calificate, instabilitatea politică și economică, fapt ce-i „sperie” pe potențialii investitori.

În prezent, în **Republica Moldova**, funcționează șase zone economice libere: „Expo-Business Chișinău”, „Tvardița”, parcul de producție „Taraclia”, parcul de producție „Otaci-Business”, „Ungheni-Business”, parcul de producție „Valkaneș”, precum și Portul Internațional Liber „Giurgiulești”, care are un șir de particularități ale zonei libere. În anul 2005, în cele șase ZEL-uri, erau înregistrați 110 rezidenți și un număr total de 3330 de angajați. Activitatea zonelor economice libere este orientată spre producerea mărfurilor industriale la export, în special, utilaj electronic, articole din plută pentru îmbutelierea băuturilor alcoolice, plăci de ceramică, televizoare, covoare și mobilă. Alte genuri de activitate practicate în aceste zone țin de sortarea, ambalarea și marcarea mărfurilor care tranzitează teritoriul vamal al Republicii Moldova, precum și efectuarea construcțiilor, activități de depozitare și alimentație publică.

Prima zonă economică liberă Expo-Business Chișinău a fost creată, în 1996, și se preconiza să devină un model de implementare a relațiilor de piață. Deja, peste doi ani, atrași de facilitățile ce au fost acordate rezidenților, 65 de companii străine și mixte și-au deschis afaceri în zonă. Încercarea de a impune anumite interdicții, inclusiv în ceea ce privește activitatea comercială, a perturbat activitatea zonei în anii 1999-2000, iar 50 de rezidenți și-au retras capitalurile. Totuși, Expo-Business Chișinău continuă să fie cea mai dezvoltată zonă liberă, ponderea căreia în volumul total de producție al zonelor libere constituie 43,2% (a. 2005).

Conform datelor de la începutul anului 2008, în cele 6 zone libere, erau înregistrate 138 de firme rezidente cu 3962 de angajați. Din numărul total al angajaților, 1417 persoane au activat în ZEL-uri „Ungheni-Business”, 1337 de persoane – în ZAL „Expo-Business-Chișinău”, 328 de persoane – în zona parcului de producție „Taraclia”, 309 de persoane – în zona liberă „Vulcanes”, 286 de persoane – în zona antreprenoriatului liber „Tvardița” și 285 de persoane în zona liberă „Otaci-Business”.

Volumul total al investițiilor în zonele economice libere, la 1 ianuarie 2008, a constituit 104,3 mln. dolari SUA, dintre care, în 2007, au fost investite circa 16 mln. dolari SUA. Din volumul total al investițiilor, 43,2 mln. dolari SUA revin ZAL „Expo-Business-Chișinău”, 24,9 mln. dolari SUA – ZEL „Ungheni-Business”, 15,1 mln. dolari SUA – ZAL „Taraclia”, 10,7 mln. dolari SUA – ZAL „Tvardița”, 9,8 mln. dolari SUA – ZAL „Vulcanes” și 0,66 mln. dolari SUA – ZAL „Otaci-Business”. În comparație cu anul 2000, volumul investițiilor atrase în zonele libere a crescut de 5,5 ori.

Volumul vânzărilor nete ale producției industriale, în total pe zonele libere, în anul 2007, a constituit 1162,9 mln. lei, din care producție în valoare de 823,7 mln. lei sau 70,8% a fost exportată. În comparație cu anul 2000, volumul total al vânzărilor nete s-a majorat de 12,1 ori.

Zona economică liberă „Ungheni-Business” a fost deschisă în anul 2003. La 1 ianuarie 2008, pe teritoriul zonei libere erau înregistrați 41 de rezidenți, dintre care întreprinderi cu capital din Italia, Austria, România, Rusia, Olanda, Cipru și Belgia. Volumul total de investiții a atins cifra de circa 25 mln. dolari SUA. Principalele direcții ale investițiilor – producția industrială.

ZEL „Ungheni-Business” este cea mai dinamică zonă conform volumului vânzărilor producției industriale, revenindu-i primul loc (51,8%). Principalele tipuri de producție

industrială sunt articole de ceramică, mobilă, covoare, băuturi nealcoolice, locuri, vopsele etc. Cea mai mare parte a producției industriale (mai mult de 3/4) a fost exportată, iar pe teritoriul Republicii Moldova a fost livrată circa 9%.

Dintre aspectele negative, care tind să frâneze crearea și dezvoltarea favorabilă a ZEL-urilor în Republica Moldova, se pot menționa următoarele:

- multe obstacole birocratice;
- infrastructura insuficientă și neadecvată (drumuri, telecomunicații, depozite frigorifice ș.a.);
- condițiile insuficiente pentru cazarea și deservirea agenților economici străini și a familiilor lor etc.

Concluzii: Zonele economice libere joacă un rol important în economia mondială, fiind zone de concentrare a capitalului, producției, tehnologiilor avansate și a unei infrastructuri moderne. Scopurile creării zonelor economice libere pot fi diverse, însă ideea principală, în ansamblu, este unică pentru toate zonele. Acestea sunt chemate să intensifice relațiile economice externe, să creeze condiții avantajoase pentru investitorii străini și locali. Zonele libere bine organizate sunt capabile să influențeze pozitiv asupra teritoriilor din vecinătate, dându-le un imbold de dezvoltare economică (ca exemplu, poate servi zona liberă Manaus din Brazilia). Totodată, organizarea ZEL-urilor nu este un mijloc universal de ameliorare a situației economice din țară, însăși starea acestora, în mare măsură, depinde de factorii economici și politici din țară. Cu toate acestea, practica internațională arată că activitatea bine organizată și gestionată a ZEL-urilor poate aduce rezultate economice apreciabile, cu urmări benefice pentru economia națională în ansamblu.

Condițiile de succes ale actualelor și viitoarelor zone economice libere sunt:

- O legislație fermă în domeniu.

- Un sprijin eficient din partea statului.
- O planificare și administrare bună.
- Plasarea bună a zonelor, în raport cu facilitățile de transport și telecomunicații.
- Menținerea facilităților fiscale, vamale și valutare etc.

Bibliografie:

1. Caraiani Gh., Cazacu C. *Zonele libere*. – București, 1999.
2. Caraiani Gheorghe. *Zonele libere și paradisurile fiscale*. – București, 1999.
3. Mănăilă Adrian. *Companiile off-shore sau evaziunea fiscală legală*. – București, 1999.
4. Владимир Дергачев. *Геоэкономика*. – Киев, 2002.
5. *Пространственные структуры мирового хозяйства /* Под ред. Н. С. Мироненко. – М., 1999.
6. Кочетов Э.Г. *Геоэкономика*. – М., 2002.

Subiecte pentru conversație:

1. Caracterizați avantajele zonelor economice libere.
2. Analizați trăsăturile ZEL-urilor în țările dezvoltate.
3. Analizați trăsăturile ZEL-urilor în țările în dezvoltare.
4. Caracteristica comparativă a două zone economice libere (la alegerea studentului).
5. Caracterizați ZEL-urile din Republica Moldova.

Tema 5. TRANSFORMĂRI GEOECONOMICE ÎN DEZVOLTAREA ȘI AMPLASAREA RAMURILOR ECONOMIEI

§ 5.1. Principalii factori geoeconomici de amplasare a ramurilor producției și serviciilor

Amplasarea obiectivelor economice este o acțiune ce urmărește îmbinarea criteriilor de eficiență economică cu cele de ordin social. Criteriile de amplasare vizează: sursele de materii prime, particularitățile mediului fizico-geografic, infrastructura existentă, asigurarea cu forță de muncă, crearea unor condiții normale de muncă și a posibilităților de transport.

Procesul de amplasare a industriilor și de formare a îmbinărilor teritoriale de producție este influențat de un număr mare de factori numiți „**factori de amplasare a producției**”. Este important să nu se confunde această noțiune cu noțiunea de „factori de producție”, prin care se subînțeleg forța de muncă, capitalul și pământul, ca principalii participanți la crearea noului produs și a unei valori.

În ceea ce privește noțiunea de „**factori de amplasare**” și abordarea acesteia, nu există o concepție unică. Adeseori, prin factori de amplasare teritorială, se subînțeleg resursele și condițiile cele mai importante ale producției industriale, utilizate în procesul de producție, ce se deosebesc printr-o diferențiere teritorială semnificativă.

Nu este lipsită de importanță și considerația, conform căreia, prin factori se înțelege și una din trăsăturile producției în sine, care determină și relația de cauzalitate a amplasării ei, în funcție de condițiile de amplasare.

Procesul de amplasare a industriei este influențat de o serie de factori. Mecanismul amplasării și ierarhia lor, ca importanță, s-au modificat, esențial, în ultimii ani. Pentru industrie, se utilizează noțiunile de „factori”, și „principii” de

amplasare. În sursele bibliografice, nu există o reflectare clară a acestor noțiuni.

S. A. Nicolaev confirmă: „că factori de amplasare sunt resursele și condițiile de producție industrială”. **A. P. Gorkin, L. V. Smireaghin** propun, pentru factorii de amplasare, semnificația de însușiri ale producției dependente de condițiile amplasării, ce se modifică de la un mediu la altul.

Dat fiind faptul că, asupra amplasării unor întreprinderi industriale concrete, exercită influență un număr mare de factori, valoarea economică a acestora este foarte diferită, în timp și spațiu, precum și în anumite etape de dezvoltare economică. Este importantă determinarea ierarhiei lor, stabilind, de exemplu, factori de amplasare de ordinul 1, 2, 3 etc. Valoarea aceluiași factori se modifică în timp, ceea ce se ia în considerație la evaluarea lor. Spre exemplu, pentru industria metalurgică, factorul de ordinul I este prezența materiei prime – a minereului de fier; de ordinul doi – prezența sursei de energie. Pentru unele ramuri, factorii de ordinul I pot fi de ordinul II și invers. În timp, ordinea lor se poate schimba cu locul sub acțiunea transformărilor și anume în etapa modernă, factorul principal, indiferent de ramura industrială, rămâne prezența pieței de desfacere, aplanându-se importanța factorului prezența forței de muncă sau a căilor de transport.

Deseori, în literatura de specialitate, se menționează, nu atât despre amplasare, cât despre **orientarea ramurilor industriale**. Dar este importantă mențiunea că unele ramuri pot fi influențate, concomitent, de toți factorii geoeconomici existenți, altele doar de unii factori în particular. În funcție de modificarea condițiilor social-economice, se modifică în timp și factorii și principiile de amplasare.

La amplasarea ramurilor economice, se remarcă câteva principii de orientare:

- **spre materia primă,**

- spre căile transporturi,
- spre baza energetică ori surse energetice,
- spre forța de muncă,
- spre resurse acvaticice.

Asupra tuturor ramurilor de producție își exercită influență un set de factori, importanța fiecăruia este diferită, atât sub aspectul cotei de influență, cât și al timpului. Orice tip de producție gravitează spre factorii necesari, dar această gravitație se manifestă diferit și se modifică în timp. O orientare anumită nu este decât o tendință generală.

Factorii de amplasare dispun de o expresie valorică diferențiată teritorială a cheltuielilor respective, în costurile generale ale producției, ceea ce face posibilă o evaluare calitativă a lor.

Factorii de amplasare a industriei pot fi divizați în câteva categorii principale:

- **naturali** – care implică dependența industriilor de condițiile și resursele naturale.
- **sociali** – condiționați de legile dezvoltării societății și relațiile sociale.
- **economici** – condiționați de tendințele de dezvoltare economică specifice pentru o anumită perioadă și, nu în ultim rând, obținerea unei eficacități economice.

FACTORUL NATURAL – se implică ca o totalitate a resurselor naturale – materii prime, surse energetice, resurse funciare, acvaticice; tot în această categorie de resurse naturale poate fi inclus aerul, ori zgomotul produs în procesul de producție sau transport.

În evaluarea factorilor naturali, persistă pericol de supraapreciere, ceea ce duce la un „fatalism geoeconomic” și

neglijarea acestora, ceea ce semnifică „nihilism geoeconomic”. Ultimul este vizibil și foarte frecvent, în spațiul nostru. Evidența incompletă a factorului natural poate genera consecințe și eșecuri economice mari prin epuizarea resurselor sau poluarea mediului.

Una și aceeași îmbinare a condițiilor și resurselor naturale, la diferite etape de dezvoltare a societății, poate avea valoare diferită. De exemplu, oceanul, în etapele precedente (sec. XVIII), mai mult dezbina din punct de vedere economic marile regiuni, în sec. XX, a servit mai mult ca un element care unește spațiile și regiunile. În prezent, datorită vitezelor mici de deplasare pe apă, oceanul mai mult frânează dezvoltarea economică în asigurarea legăturilor economice dintre spații. Râurile, cascadele, ca elemente naturale, au figurat mai mult ca obstacole sau elemente inaccesibile progresului și dezvoltării economice.

În primele etape de dezvoltare a industriei, în condiții de dezvoltare insuficientă a transporturilor, alegerea locului de amplasare a întreprinderilor era determinată de prezența și caracterul cursului râurilor (în special, a celor navigabile, dar și a celor cu potențial de hidroenergie), în apropiere de suprafețe cu păduri, cu scopul utilizării energiei lemnului. Odată cu avansarea și dezvoltarea producției industriale, influența factorilor naturali se reduce și, de multe ori, își pierde valoarea lor decizională. Utilizarea energiei vaporilor a făcut trecerea la bazine de cărbune, petrol, gaz asigurând și o libertate semnificativă în alegerea locului de amplasare a industriei.

Diferențele dintre condițiile mediului și asigurarea cu resurse naturale din nemijlocita apropiere, pot deveni hotărâtoare în amplasarea producției industriale. Evaluarea factorilor naturali în amplasarea industriei este o funcție invers proporțională cu nivelul de dezvoltare al forțelor de producție. Cu cât nivelul acestora este mai înalt, cu atât dependența de factorii naturali este mai mică sau se reduce considerabil.

În statele cu economie dezvoltată, amplasarea industriei se realizează preponderent, prin influența acestora asupra costurilor de producție, și prin ele – valoarea profitului.

Industria minieră sau extractivă, care realizează prelucrarea primară a resurselor este influențată de mediu, prin prezența sau absența resurselor naturale. Sub aspect geoeconomic, nu putem vorbi de modificări semnificative, doar că s-a pătruns în adâncime și s-a pornit o valorificare pe scară largă a tuturor tipurilor de resurse miniere, indiferent de calitatea lor și nivelul de dezvoltare al țării.

În industria prelucrătoare, influența factorului natural depinde de potențialul de resurse naturale; de consumul de resurse la o unitate de producție; de transportabilitatea acestora. Industriile prelucrătoare sunt dependente de sursele de energie. De regulă, industriile prelucrătoare sunt amplasate intermediar, între sursele de materii prime și cele energetice. Ramurile industriale de bază sunt amplasate în apropierea materiei prime, din cauza consumului mare la o unitate de producție, dar și a concentrației mici de materie primă în minereu. Transportabilitatea materiilor prime și modernizarea transporturilor din ultimii ani au redus relativ importanța factorului natural.

APA – una din cele mai importante resurse naturale. Industria figurează ca un mare consumator de apă, care este utilizată ca materie primă în procesul de producere, de asemenea, la răcirea instalațiilor și echipamentelor, în calitate de dizolvant sau de agent termic. Majoritatea ramurilor și subramurilor industriei sunt mari consumatoare de apă: producția unei tone de mase lemnoase se consumă 50 – 100 m³ de apă, de celuloză 100-700 m³, de sodă caustică – 60-160 m³, de fibre sintetice – 1000-2000 m³. Apa în industrie este utilizată și la producția de hidrogen; din apa marină se obține 20% din sarea gemă, 60% magneziu, 65% din cantitățile de brom.

AERUL – este utilizat ca materie primă (de exemplu, la producția de îngrășăminte de azot). În afara importanței sale vitale (factor vital), reprezintă componentul de bază al atmosferei, care contribuie la formarea resurselor agroclimatice. Ca factor de influență asupra acestui proces se impun anumite calități ale aerului, în special unele diferențe regionale ale calităților aerului, cum sunt umiditatea, menținerea unui anumit grad de stabilitate a temperaturilor, îndeosebi pentru unele ramuri ale industriilor textile (pentru filatură) și alimentare (de producție a vinurilor, brânzeturilor etc.). În prezent, sunt deosebit de sensibile față de puritatea aerului un șir de producții contemporane din categoria tehnologiilor de vârf, în care nu este admisă poluarea nici la nivel molecular – de exemplu, producția de microscheme, cristale sintetice, semiconductoare etc. Pentru asemenea producții, este important și gradul de poluare fonică sau cele mai mici vibrații.

FONDUL FUNCJAR reprezintă totalitatea terenurilor în limitele unei țări, regiuni, comune etc. Este un factor important în amplasare. Cele mai calitative (fertile) terenuri sunt utilizate pentru culturi agricole). În industrie, spațiul are o importanță mai redusă, dar, totuși, influențează amplasarea și dezvoltarea întreprinderilor. Întreprinderea are tendințe de extindere prin mărirea capacității, prin necesitatea depozitării deșeurilor. În prezent, suprafața totală a terenurilor afectate de activități miniere este de 15 mln ha. Pentru activitatea normală a unei atomocentrale de capacitate medie este nevoie de o suprafață de 3-4 km². Această problemă se complică deseori și prin implicarea populației. În unele regiuni, se resimte o criză de spațiu (în Japonia, de exemplu, sau în Olanda), pentru extinderea urbană. În sens mai larg, însuși **teritoriul** reprezintă un element al procesului de producție. Asemenea componente ale sale, ca poziția, resursele naturale și condițiile lor de valorificare, pot favoriza sau frâna dezvoltarea economică.

Foarte frecvent, în acest context, se utilizează noțiunea de *teritoriu economic efectiv*, prin care se subînțelege suprafața ce dispune de condiții naturale favorabile.

FACTORUL SOCIAL – marchează o influență hotărâtoare asupra producției industriale. Influențarea amplasării este determinată de obiectivele producției și de posibilitățile de realizare ale acestora. În condițiile economiei de piață, este optimală amplasarea producției care asigură obținerea unui profit maxim.

Există contradicții în acest sens, deoarece procesul de producție nu se reflectă întotdeauna benefic asupra societății. Aici, rolul în amplasarea și organizarea teritorială este deținut de stat, însă nu totdeauna îi revine un rol primordial.

Printre factorii de natură socială, ce influențează dezvoltarea și amplasarea industriei, se remarcă resursele de forță de muncă și capitalul. Schimburile reciproce parțiale ale acestora pot condiționa modificări semnificative în amplasarea producției industriale.

Forța de muncă interesează atât prin numărul său (în agricultură, industria textilă, activități miniere), cât și prin calitatea sa (în electronică, aeronautică etc.).

Există mari diferențe teritoriale, în ceea ce privește prezența resurselor de forță de muncă, a valorii și calității acesteia, productivitatea muncii. Amplasarea industriei are loc, preferențial, în regiunile și țările care dispun de forță de muncă ieftină. În mod special, acest fapt este caracteristic pentru ramurile industriale specializate, care realizează produse standardizate, pe baza proceselor de producție, fragmentate din punct de vedere tehnologic. Pentru ramurile industriale noi, logofage, care realizează produse complicate și frecvent amovibile, deseori, prin comenzi speciale, bazate pe tehnologii sofisticate, este deosebit de importantă utilizarea forței de muncă de calitate superioară, a unor colective de cercetare, de

aici survenind dependența mare a industriilor de vârf de centrele de cercetare tehnico-științifică.

Atât ramurile, cât și companiile industriale iau în considerație diferențele regionale în valoarea muncii exercitate de femei și de bărbați, și în calificarea forței de muncă în țările industriale dezvoltate, de asemenea, diferențele în valoarea acesteia între țări.

În țările în curs de dezvoltare, valoarea forței de muncă este de zeci de ori mai mică, decât în țările dezvoltate, ceea ce reprezintă un element important pentru corporațiile internaționale (de exemplu, forța de muncă de la întreprinderea „Zorile”, utilizată de întreprinderile moldo-italiene, este remunerată cu 200-250 USD lunar, pe când, în Italia, pentru aceeași muncă se plătește 2500 Euro). Preferabile, pentru dezvoltarea industriei, sunt statele cu un nivel înalt al învățământului, prezența unui sistem de căi de comunicație dezvoltate și a căilor de acces favorabil.

Valoarea forței de muncă feminine și masculine, în majoritatea țărilor lumii, de obicei, este mai mică decât cea masculină. De acest fenomen este condiționată orientarea unor producții și industrii, care necesită un volum mare de muncă, spre regiunile cu resurse de forță de muncă feminină. Mai frecvent, acestea sunt regiuni rurale slab industrializate sau așezări urbane nu prea mari.

În genere, întreprinderile de prelucrare primară, industriile extractive solicită, în mare parte, forță de muncă mediu și slab calificată și necesită, deseori, o muncă fizică intensă. Amplasarea lor geoeconomică, de obicei, are loc în spațiul rural și-n așezările urbane mici. Amplasarea lor în spațiile rurale urmărește scopul de a ocupa populația masculină, ce se disponibilizează din agricultură în urma procesului de mecanizare, dar și stoparea sau aplanarea migrației temporar sau pe o perioadă mai îndelungată.

Întreprinderile care realizează producție finită sunt amplasate, exclusiv, în spațiile urbane, adeseori, mari, unde există forță de muncă de înaltă calificare ce preferă aceste spații.

Între ramurile industriale, există un dezechilibru al forței de muncă. În ramurile de vârf, sunt antrenați bărbații. Aceste ramuri au cerințe mari de forță de muncă de înaltă calificare, care o constituie, de cele mai dese ori, populația masculină, dar și locul preferat de lucru este acordat de angajatori bărbaților.

În genere, în funcție de cererea față de forța de muncă, ramurile industriale se deosebesc mult. Industria extractivă solicită forță de muncă masculină (80% dintre cei ce activează în această ramură le constituie bărbații). La fel și ramurile industriei grele, care necesită un volum mare de muncă fizică (industria metalurgică). Pe de altă parte, ramurile industriei ușoare solicită forță de muncă feminină (70-80% dintre muncitori sunt femei). Adeseori, pentru asigurarea unui echilibru de ocupație a forței de muncă se recurge la amplasarea acestor ramuri în aceleași centre.

Unele ramuri, precum industria alimentară (doar unele subramuri), au o fluctuație mare a forței de muncă, legată de funcționarea sezonieră a întreprinderilor (industria zahărului, industria conservelor), ce asigură o ocupare temporară a forței de muncă.

Societatea este cea care tinde să modifice amplasare geoeconomică prin faptul că unele ramuri industriale prezintă risc pentru oameni, fie prin producția pe care o realizează, fie prin procesul tehnologic (producerea zgomotului) sau al deșeurilor rezultate în urma procesului de producere.

Un alt factor social, care se impune, în special, în agricultură, îl constituie relațiile funciare. Ele influențează foarte mult modul de utilizare a terenurilor, uneori, fiind factorul hotărâtor în modificarea peisajului geografic.

În cadrul relațiilor funciare, se evidențiază forma de proprietate, mărimea proprietății și raportul dintre proprietate și munca prestată.

Un rol important, în modul de utilizare, îi revine și suprafeței medii a gospodăriei. Este cunoscut faptul că gospodăriile cu suprafețe mari au posibilități mai mari de aplicare intensivă a metodelor agro-tehnice (crește gradul de mecanizare, chimizare ș.a.).

FACTORUL ECONOMIC

O influență remarcabilă asupra geografiei industriilor o exercită *progresul tehnico-științific*. Sunt cunoscute deja realizările progresului tehnico-științific, care asigură antrenarea în procesul de producție a unor noi surse și tipuri de materie primă. Astfel, valorificarea surselor noi de energie, sporirea rentabilității și eficiența de utilizare a surselor de materie primă și energetice tradiționale și deschiderea posibilităților de valorificare a resurselor, din cele mai greu accesibile regiuni, reprezintă acele avantaje pe care le creează progresul tehnico-științific. De asemenea, condiționează apariția și dezvoltarea unor ramuri și producții industriale noi, care prezintă cerințe deosebit de pretențioase în amplasarea lor. Este cunoscută importanța acestuia în modernizarea mijloacelor de transport, a sistemului de comunicații și informațional. Utilizarea *noilor tipuri de materie primă*, a noilor tehnologii și a mijloacelor de transport moderne și eficiente determină, deseori, discontinuități teritoriale, justificate din punct de vedere economic. Aceasta duce la deplasarea anumitor verigi tehnologice de la locul de producție a materiei prime spre zonele de consum ale produselor respective. Sunt frecvente și situațiile în care, dimpotrivă, utilizarea noilor tipuri și surse de materie primă, a noilor tehnologii, inclusiv a celor care asigură o prelucrare complexă a materiilor prime, justifică dezvoltarea proceselor de combinare și de formare a unor noi complexuri

teritoriale de producție. Crearea acestora este facilitată în situațiile în care unitățile industriale fac parte din aceeași ramură sau din grupuri industriale înrudite și legate din punct de vedere financiar.

Unele industrii sunt treptat permutate din spațiul urban în cel rural, din motivul că sunt poluante sau din cauza consumului ridicat de materii prime, apă. Astfel, se tinde să se reducă cheltuielile pentru transport și cele pentru asigurarea unei calități a producției prelucrate (în cazul industriei alimentare).

Structura și specificul sferei serviciilor

Dezvoltarea acestui sector este o consecință a apariției noilor necesități și direcții de valoare a societății, creșterea veniturilor populației. Acestui sector îi revine, în prezent, o pondere foarte înaltă, mai ales în statele înalt dezvoltate (72% din PIB în SUA, 71% în Japonia, 70% în Franța etc.). Sunt evidente 5 ramuri:

Comerțul – ocupă rolul central în dezvoltarea sferei serviciilor. Numărul de ocupați în comerțul cu amănuntul și angro constituie unul din indicatorii de bază ai dezvoltării acestui sector. În statele dezvoltate, ponderea celor ocupați în comerțul angro constituie 33% în Germania, 5% – SUA din numărul celor ocupați în comerțul interior. Un alt indicator al dezvoltării comerțului îl constituie numărul de angajați în comerț la 10 000 de locuitori. Cele mai mari valori se înregistrează în Japonia – 630 persoane, SUA – 570, Germania – 383, Marea Britanie – 380, Franța – 335.

Spațial, în traficul mondial de mărfuri, predomină UE cu 40%, locul doi îi revine Asiei.

Telecomunicațiile asigură 7% din PIB. Geografia industriei informaționale mondiale este abia în proces de formare, însă principala particularitate a ei este prezența și dezvoltarea în statele înalt dezvoltate. Pe de o parte, aici există

enorme resurse informaționale, pe de altă parte, există cerere permanentă la diverse forme de informații. Un alt principiu, care determină dezvoltarea acestei ramuri este accesul liber la informația existentă, principiu, care, de asemenea, se respectă în acest grup de state.

Deservirea creditar-financiară. Principala formă de activitate este exportul de capital. În prezent, exportul mondial de capital depășește 1,3 trilioane USD. În lume, s-au creat trei centre creditar-financiare mari, care concurează, între ele. SUA, de peste 50 de ani, deține întâietatea, fapt prin care a izbutit să-și creeze așa-zisa a „doua economie”. Volumul veniturilor obținute, în acest mod, ating 40% din PIB-ul SUA. Cel mai mare spațiu de investiții pentru SUA este Europa de Vest, pe locul doi se află Asia. Rolul Europei în relațiile financiar creditare este imens. Dintre 200 cele mai mari bănci din lume, 60 sunt amplasate în Europa. Capitale financiare în Europa sunt considerate Londra și Zürich. În Asia, cel mai mare centru financiar este ora Tokyo, care deține 20% din relațiile financiar-creditare cu 400 de filiale. Din lumea a treia se evidențiază statele OPEC, lider, după volumul exportului de capital, fiind Arabia Saudită. Particularitatea de bază este că 80% din capitalul exportat este îndreptat spre statele dezvoltate. Aceasta se explică și prin faptul că statele în curs de dezvoltare nu dispun de o infrastructură de primire și investire a masei de capital.

Al doilea centru îl reprezintă „statele noi industriale”, care au intrat pe piața de capital în anii 80 ai sec XX. Sunt state care au reorientat exportul de capital din lumea a treia în statele dezvoltate, ca SUA și Europa de Vest, ele creditează îndeosebi businessul mare și mic.

Administrația de stat. Ocrotirea sănătății, învățământul, instituțiile cultural-recreaționale, deservirea populației. Principalele direcții sunt ocrotirea sănătății, cultura, deservirea populației.

Amplasarea geoeconomică a serviciilor

Pornind de la specificul acestei sfere, amplasarea teritorială diferă foarte mult, dar, totuși, pot fi evidențiați un șir de factori. Primii, care au abordat amplasarea teritorială a serviciilor au fost englezii, în anii 50 ai secolului XX, și au obținut o recunoaștere mondială. Unul din principalii autori ai amplasării serviciilor, care par a fi simple la prima vedere, a fost W. Cristailer.

Factorul de bază este poziția centrală, în raport cu infrastructura socio-economică. Prin poziție centrală se subînțelege locul oricărei așezări, ce servește ca centru de asigurare cu mărfuri și servicii, strict necesare și are particularitatea de a polariza, în jurul său, activități economice.

Poziția centrală este o categorie relativă, deoarece locul dat nu poate concentra absolut toate categoriile de servicii. Din acest motiv, ele sunt divizate în centre de rangul I și de rangul II etc. Poziția centrală este determinată de preferințele populației și nu pot fi elaborate recomandări unice. Poziția centrală este favorizată de asemenea factori, ca:

- **prezența căilor de transport**, de regulă, a celor noi și rapide. Poziția centrală este considerată locul de intersecție al lor. Acestea sunt, de obicei, magistralele. De cele mai deseori, acestea sunt căile aflate la intersecția a două centre mari;
- **prezența centrelor de comerț**, de regulă, de dimensiuni mari sau polarizatoare. De regulă, acestea sunt piețele mari, cu cerere și ofertă mare și stabilă.
- **prezența centrelor administrative** sau a organelor de dirijare regională sau națională.

În cazul lipsei acestor cerințe, sunt create **rețele de prestare a serviciilor**. Cel mai frecvent, aceste servicii sunt prestate în alimentația publică în gospodărie (spălătorii).

§ 5.2. Teoriile geoeconomice în dezvoltarea și amplasarea ramurilor economiei

Concepțiile noi sunt direcționate spre elaborarea noilor modele dinamice.

1. Unul din autorii **concepțiilor noi** este **Masbitz**, care a elaborat ciclurile resurse-export. Aceste cicluri prevăd extragerea materiei prime, prelucrarea ei primară, precum și transportarea acesteia. Conceptul dat a fost dezvoltat de mai multe state, specializate mai mult în exportul de materii prime sau semifabricate pe piața mondială, precum și transportarea acestora.
2. În secolul XIX și prima jumătate a secolului XX, **Tiunen** și **Launhard** înaintează teza că **factorul de bază al amplasării industriei sunt căile de transport**. Accentuând că transportul creează o independență a centrelor industriale în raport cu materiile prime, ele permit și accesul la câteva surse concomitent. De regulă, se ține cont de intersecția acestora, ce sporește avantajele, dar și rolul centrului industrial. Tiunen vine cu o observație, potrivit căreia: „diferite industrii au un comportament diferit față de același factor de localizare”. El clasifică industria în: **industrii înalt calificate** sau **industrii de lux** (industria chimică, industria mecanică de precizie, industria textilă), care are un proces de concentrare spațială în locurile unde se află forțele de muncă calificate și capitalul. A doua grupă o formează **industriile comune** (industria metalurgică, prelucrarea lemnului, industria agro-alimentară), care sunt indiferente față de factorul forța de muncă, fiind dispersate în spațiu în funcție de sursele de energie, materii prime sau facilitățile de transport.
3. În secolul XX, s-a impus **teoria** că, odată cu **creșterea complexității procesului de producție** sub influența

P.T.Ș., centrele au tins spre forțe de muncă, de regulă, calificate. Așa sunt ramurile cu un nivel înalt de tehnologizare, iar cele ce necesită forțe de muncă numeroase, tind spre ariile agricole dens populate, unde, în urma mecanizării, are loc eliberarea forței de muncă.

În această perioadă, dominantă a fost teoria lui **Alfred Weber**. El a clasificat factorii de amplasare a industriei în: **factori generali** (transport, capital și munca investită) și **specifci** (gradul de perisabilitate, condiții de păstrare a produselor). A. Weber susține că localizarea se face în funcție de factorul muncă sau forțele de muncă și este optim în raport cu sistemele de transport. El nu a neglijat, însă, importanța sistemelor de transport.

4. În a doua jumătate a secolului XX, Walter Cristailer ne atenționează că **factorul** dominant al amplasării este **prezența pieței**. Aceasta are loc în etapa promovării liberalismului de piață. În condițiile concurenței sistemelor de impozitare, precum și a granițelor statale, optimal este de a amplasa producțiile industriale spre piețele de desfacere. Producția a devenit deosebit de variată, dar și diversificată, de aceea, este foarte importantă apropierea de o piață de desfacere a mărfurilor. Iar forța de muncă se deplasează spre mișcarea de capital. Autorii acestei concepții sunt **T. Palander** și **Walter Cristailer**.

O altă particularitate a amplasării industriei rezultă din faptul că industria de prelucrare este ramura de bază a statelor dezvoltate, iar industria extractivă este ramura statelor subdezvoltate. Este o particularitate moștenită din etapa industrială, dar, totuși, în etapa post-industrială are loc deplasarea ramurilor poluante și energofage din statele dezvoltate în cele subdezvoltate.

În ultimele decenii, s-a dezvoltat gigantismul industrial. Producția industrială la scară mare nu este eficientă în bazinele mici de materii prime. Aici, ea este o producție temporară și din start are puține șanse de dezvoltare. Cu toate că bazinele mari pe glob sunt limitate ca număr, s-a mers pe această cale, ce a modificat mult, din punct de vedere geoeconomic, amplasarea industriei extractive.

Dacă, în anii 70 ai secolului XX, lumea s-a confruntat cu criza energetică, apoi în perioada ce a urmat, statele lumii s-au confruntat cu „criza de materii prime”. Sub influența acestor două fenomene de natură economică, au fost lansate:

- a) **concepția de asigurare stabilă**, cu resurse energetice, a economiilor naționale, ce a fost dezvoltată, inițial, de statele din Europa de Vest. Prin aceasta, statele vestice au început să se asigure, concomitent, cu resurse energetice din câteva surse. Spre exemplu, securitatea energetică presupune importarea combustibililor, dintr-o singură sursă, maximum 40% din tot importul. Esența este și reducerea parțială a dependenței de resursele energetice ale Rusiei.
- b) **concepția de asigurare cu materii prime și mineralogice**, de asemenea, lansată de statele din Europa de Vest. Ea se baza pe câteva aspecte:
 - economisirea maximă a resurselor;
 - reorientarea spre sursele de materii prime proprii și a celor din statele subdezvoltate de importanță mondială;
 - importul de materii prime se desfășoară doar din acele state, care dispun de o stabilitate politică și economică.

Prin aceasta și se explică creșterea ponderii din ultima perioadă a unor astfel de state, precum Canada, Australia, R. A. S., atât în extracția, cât și în asigurarea cu materii prime a pieței

mondiale. Pe glob, au apărut noi raioane de asigurare cu materii prime și minerale ca: Australia de Vest și de Est. Vitvarsarand în R.A.S.

Modificări de amplasare a industriei în etapa postindustrială

Modificările survenite în amplasarea geoeconomică a industriei s-au petrecut sub influența *progresului tehnico-științific* (P.T.Ș.). În evoluție, sunt bine conturate trei revoluții industriale:

1. Secolul XVIII – secolul XIX, când a avut loc trecerea de la munca manuală la cea a mașinilor.
2. Prima jumătate a secolului XX – revoluția tehnică cu implementarea mecanismelor și mașinilor de complexitate maximă și cu unele elemente de automatizare.
3. A doua jumătate a secolului XX – revoluția științifico-tehnică, cu implementări științifice sporite și cu modificări ale bazei de materie primă, ale calității produselor și modificări ale forțelor de producție. De asemenea, implementarea biotehnologiilor (producția mărfurilor ecologic pure, fără a afecta sănătatea omului; utilizarea tehnologiilor fără deșeuri, care nu afectează mediul înconjurător.

În **amplasarea industriei extractive** contemporane, sunt bine evidențiate următoarele particularități:

- s-a accentuat utilizarea largă a noilor tehnologii de valorificare a resurselor energetice și a celor minerale. Resursele sunt extrase de la adâncimi mari, din zona de șelf și din largul mării.
- foarte mult s-a extins extragerea din regiunile vechi spre cele noi, care sunt amplasate în regiuni greu accesibile

sau cu condiții naturale foarte dificile.

- statele ce duc lipsă de resurse, extrag inclusiv resursele de calitate inferioară.

Ramurile prelucrătoare, din punct de vedere geoeconomic, al influenței P.T.Ș., sunt grupate în:

- a) ramuri noi** – la care se referă industria chimică, industria constructoare de mașini.
- b) ultra-noi** – ce includ industria aviarachetară, cosmică, biochimia, biotehnologia, electronica. Ele tind la amplasarea lor geoeconomică mai mult spre centrele mari științifice. În legătură cu faptul că cerințele față de forța de muncă sunt foarte diverse, ramurile de vârf rămân în statele dezvoltate, iar celelalte sunt deplasate în statele ce rămân dependente de P.T.Ș.

În statele post-socialiste, mai ales în ex-URSS, s-a mers în amplasare mai mult spre centrul geospațial al statului, de regulă, se urmărea scopul de a nu admite pătrunderea “inamicului” sau de apărarea a valorilor naționale în caz de atac. Aceasta a dus la un dezechilibru economic între centru și periferie. În statele dezvoltate, s-a ținut cont de principiile economiei de piață ce a atenuat diferențierea. În Republica Moldova, s-a tins spre amplasarea economiei în regiunile estice, mai ales a ramurilor strategice ale economiei, neluându-se în calcul principiile și factorii de dezvoltare economică.

În condițiile globalizării, ramurile industriale sunt amplasate, de regulă, spre ariile limitrofe ale statelor. Aceasta se face cu scopul de a lichida deosebirile regionale dintre state și, totodată, de a pătrunde spre noi bazine de materii prime, de asemenea, impulsionează dezvoltării periferiilor, care sunt cu resurse valoroase economice. Așa sunt zonele economice libere sau euroregiunile din Uniunea Europeană, ce reprezintă o etapă de aderare pentru statele candidate. Integritatea presupune nu

numai pătrunderea spre piețele de desfacere a mărfurilor, dar și spre bazele de materii prime.

Dezvoltarea transporturilor au determinat deplasarea ramurilor. Ele nu mai sunt dependente de un singur izvor de materie primă. În așa mod, industriile au utilizat cele mai ieftine tipuri de transport, cum sunt cele acvatice și a avut loc deplasarea lor spre țărmuri și râuri navigabile. Aceasta a ușurat, într-un mod, și aprovizionarea cu resurse, dar și cu alți factori de producție. În plus, ramurile au căpătat o autonomie în urma apariției restricțiilor de ordin ecologice. Tehnologiile noi au dat o altă autonomie ramurilor industriale. Ele utilizează mai puține resurse naturale.

Dezvoltarea transporturilor a sporit importanța ramurilor industriale de la rang național la rang mondial. În procesul de concentrare a producției, s-au creat întreprinderi mari, gigantice, ce cuprind și controlează teritorii și spații mari, cu resurse și piețe de desfacere. Concomitent, s-a intensificat procesul de formare a noilor centre industriale. Apariția monopolurilor a produs o flexibilitate mare a ramurilor industriale.

Ramurile mari consumatoare de materii prime și cele cu un grad mare de risc sunt transferate în statele subdezvoltate. Transferarea are loc prin intermediul exportului de tehnologii și al investițiilor din partea statelor dezvoltate.

Însăși industria mondială a suferit modificări geoeconomice și anume, centrul de greutate al producției economice se deplasează spre Asia. Dominarea în lume a acestei regiuni se datorează și productivității industriale mai sporite în raport cu celelalte.

În principalele spații geoeconomice, s-a păstrat dominația unei țări.

Factorii de amplasare geoeconomică a ramurilor industriale

Energetică. Amplasarea acestei ramuri se face în funcție de volumul consumului și structura resurselor energetice primare disponibile, de prețul surselor energetice primare pe piața mondială.

Balanța energetică mondială este ponderea diferitelor tipuri de combustibili în obținerea și consumul de energie.

În anul 2004, structura balanței energetice mondiale a fost următoarea: petrol – 36,8%, cărbune – 27,2%, gaze naturale – 23,7%, hidro- și atomo-energie – 12,3%. În prezent, este evidentă tendința statelor de a trece la sursele de energie ieftine. Astfel, în ultimii ani, din cauza creșterii prețurilor la petrol și gaze naturale, ponderea lor în balanța energetică scade și crește cea a hidro- și atomo-energiei, de asemenea, a surselor regenerabile. Prețurile cărbunelui au crescut brusc cu 10-20%, în plus, cărbunele, indiferent de calitate, tinde să fie exclus din balanța energetică a statelor dezvoltate, din considerente ecologice, cu toate că media prețului rămâne a fi de 120-150 dolari/tona.

Statele dezvoltate se orientează mai mult spre sursele de combustibil ecologic pure, mai ales gazul natural, care are și un preț mai redus. În procesul de globalizare, ele urmăresc scopul de a-și asigura o stabilitate în aprovizionarea cu resurse energetice, de aceea, ele sunt permanent în căutarea noilor surse alternative de energie.

Anii 70 ai secolului XX au demonstrat clar că există contradicții geoeconomice între statele lumii și ele sunt și la etapa contemporană, dovadă este războiul din Golful Persic. În așa mod, a fost obținut un consens, prin care explorările de petrol au creat locuri de muncă în statele industrializate. „Goeconomia petrolieră” parcurge din mai multe etape caracteristice statelor dezvoltate extracție - transportare -

prelucrare – transport – realizare.

De aceea, Rusia are pe ce miza în strategia sa geoeconomică și anume prin faptul că extrage, transportă și realizează, dar aceasta minimalizează foarte mult posibilitățile ei. Rusia ar trebui să posedă ciclul complet de realizare a produselor finite petoliere, pentru o prosperare geoeconomică.

Rezervele mondiale de gaze sunt repartizate neuniform, deoarece 26,7% sunt concentrate în Rusia și 15,3% în Iran, state instabile, atât din punct de vedere economic, cât, mai ales, politic. De aici, rezultă și problema asigurării statelor lumii cu „aurul albastru”.

O altă sursă de energie, de asemenea, destul de instabilă, este cea atomică. Numai în perioada 2000-2004, ponderea acestei surse de energie a scăzut de la 7,9% la 6,1%. În genere, lumea tinde la substituirea energiei atomice cu alte surse, lucru foarte evident în unele state europene (Germania, Suedia etc.).

Lumea este foarte dependentă de două centre de asigurare cu resurse energetice – Orientul Apropiat (în special, Arabia Saudită), unde se resimte mult influența SUA și a Rusiei, Europa fiind axată mai mult pe Rusia și, parțial, pe Africa de Nord și Orientul Apropiat. Datorită faptului că Rusia este impredictibilă în acțiunile sale, se caută insistent conectarea la conductele noi de gaze și petrol, ce pot veni dinspre Asia Mijlocie (Kazahstan, Turkmenistan). Organizația GUUAM are, ca scop principal, anume, substituirea surselor de aprovizionare din Rusia cu cele din Asia Mijlocie. Însă și aici, problema întâlnește mari impedimente politice.

Statele lumii ce nu dispun de combustibil se asigură cu resurse prin intermediul porturilor. Sunt utilizate două priorități:

- 1) transportul ieftin;
- 2) capacitatea mare de transportare.

Statele înalt dezvoltate susțin **conceptul de stabilitate și securitate energetică**, concept ce a stat și la baza evoluției UE. Prin acest concept, se urmărește scopul de:

- a avea parteneri serioși în asigurarea cu surse energetice;
- a dispune de câteva surse de aprovizionare cu resurse energetice;
- a-și asigura o independență energetică în raport cu eventualele probleme ce pot apărea pentru țară.

Termocentralele asigură 64% din producția mondială de energie electrică. În secolul XX, tendința de bază a fost construcția termocentralelor gigantice, dar și cu efecte mari de poluare. Această problemă a apărut, pentru prima dată, în Europa, unde, treptat, s-a trecut la termocentrale cu capacitate mică. Strategia dată de dezvoltare nu a dat rezultatele dorite, ele continuând să constituie surse mari de poluare. De aceea, s-a recurs la o nouă strategie geoeconomică și anume, termocentralele au început să fie trecute de la combustibil solid (cărbune) la cel lichid (păcură), iar mai târziu la gazul natural. În așa mod, s-a păstrat strategia de construire a centrelor termoelectrice mari. La momentul transferării lor de la cărbune la gaz și păcură, termocentralele au fost amplasate spre consumator, urmărindu-se scopul de a evita pierderile de energie la transportare și de consum a energiei termice, unde eficiența lor a sporit de două ori. La această etapă, s-a modificat și strategia tipurilor de centrale termoelectrice. S-a trecut la cele mici, unde amplasarea se efectuează direct în interiorul spațiilor urbane, iar a celor care funcționează pe bază de cărbune sunt amplasate în raza suburbană. Termocentrale mari mai sunt construite doar în bazinele mari de surse de combustibil. În etapa modernă, ele funcționează pe bază de cărbune inferior, șisturi inflamabile sau bituminoase, transportându-se energia electrică spre consumator. La amplasare, se ține cont și de prezența apei necesare pentru procesul tehnologic. În plus, consumul de apă la termocentrale transformă apa consumată în

apă tehnică, ce sporește criza apei potabile în urbe. Dar transferarea lor spre consumator a sporit eficiența economică de 200%, fiind utilizată și apa fierbinte, de unde se ține cont de mărimea lor și regimul de funcționare pe parcursul unui an.

Avantajele termocentralelor constă în faptul că ele sunt construite în timp scurt, în comparație cu hidrocentralele, cu cheltuieli reduse de capital. Dezavantajul constă în faptul că termocentralele necesită o reconstrucție la fiecare 2-3 ani, în plus și reutilare. Iar regimul de funcționalitate este acomodat cu ușurință cerințelor de moment cu energie.

Hidrocentrale produc energie ecologic pură și inepuizabilă. Ele, însă, au implicații mari asupra hidrodinamicii râurilor. În prezent, hidrocentralele asigură 20% din totalul producției mondiale de energie electrică. Din punct de vedere economic, sunt eficiente, centralele hidroelectrice construite pe râurile mari, în special, pe cele montane, dar practica mondială demonstrează că sunt construite, în egală măsură, și pe râuri de câmpie, și pe râuri montane.

Hidrocentralele sunt construite cu investiții mari de capital, se construiesc o perioadă îndelungată de timp, de regulă, 10-15 ani și influențează negativ mediul prin construcția barajului, inundându-se suprafețe mari de uscat, de terenuri agricole (în regiunile de câmpie). În mare parte, centralele hidroelectrice s-au construit în cea de-a doua jumătate a sec. XX. Hidrocentralele de capacitate mică sunt puțin eficiente economic. Statele lumii se orientează, de obicei, în construcția celor cu capacitate mare. Investițiile se amortizează într-o perioadă mai îndelungată de timp, ce servește ca factor restrictiv pentru multe state în construcția lor. În plus, construcția celor mari o preferă doar acele state, care au un potențial mare economic.

Avantajul economic este că produc energie electrică ieftină. Problema de bază în funcționarea hidrocentralelor este că au o producție inegală pe parcursul anului (sezonier), ceea ce

crează incomodități în asigurarea stabilă a obiectivelor economice cu energie. În plus, ele creează probleme navigației și dezechilibru ecologic sistemelor, reproducerii faunei râurilor.

Atomocentralele asigură, în prezent, 15% din producția de energie electrică mondială. Ele sunt amplasate, de regulă, lângă consumator. Totodată, la amplasare, se ține cont și de prezența resurselor acvatice, necesare pentru procesul tehnologic de răcire. Sunt două direcții distincte în construcția atomocentralelor. Unele state construiesc atomocentrale de capacitate mare (Japonia, SUA), iar altele de capacitate mică (Franța, care produce 77% din energia electrică la atomocentrale). În plus, în strategia de construcție a atomocentralelor, s-a recurs la construcția lor subterană (Franța, Japonia), ce minimalizează pericolul unor catastrofe ecologice.

Avantajele atomocentralelor constă în faptul că:

- sunt eficiente economic. Produc capacități mari de energie cu cantități mici de resurse (câteva sute de tone de uraniu se consumă în decursul unui an în toată lumea);
- sunt construite într-o perioadă scurtă de timp;
- energia produsă este ieftină (cu cca 30% mai ieftină decât la C.T.E.);

Dezavantajele rezidă în faptul că:

- sunt periculoase prin procesul lor tehnologic;
- sunt obiective de nesiguranță prin prisma creșterii terorismului și criminalității internaționale în perioada de globalizare.

La amplasarea teritorială a atomocentralelor, se ține cont de doi factori de bază:

- 1) în apropiere de consumator. În general, atomocentralele sunt amplasate acolo unde se resimte o necesitate acută (un deficit) de energie.
- 2) atomocentralele în procesul lor tehnologic sunt strict

dependente de resursele acvatice. Amplasarea lor este determinată de prezența acumulărilor de apă sau de prezența cursului apelor râurilor, necesar pentru răcirea lor.

Treptat, statele dezvoltate tind la excluderea atomocentralelor din balanța lor energetică. Strategia economică a statelor dezvoltate constă în elaborarea tehnologiilor de utilizare a resurselor netradiționale de energie.

Industria metalurgică. Metalurgia este una din ramurile de bază ale industriei grele. Importanța ramurii constă în faptul că ea asigură cu materie primă industria constructoare de mașini. Circa 30% din forța de muncă din industrie activează în metalurgie.

Metalurgia cuprinde două subramuri:

- **industria siderurgică** numită și metalurgia feroaselor, care include procesele tehnologice de obținere din minereurile de fier a fontei și oțelurilor și transformarea acestora în produse de laminate (tablă, sârmă etc.);
- **metalurgia neferoaselor**, care cuprinde procesul de obținere din minereuri neferoase a produselor respective semifinite și finite în urma prelucrării acestora.

Odată cu accelerarea progresului tehnico-științific din ultimele decenii, au avut loc mari transformări cu caracter tehnologic. În metalurgie, s-a îmbunătățit calitatea metalelor produse, se utilizează noi tehnologii în producerea metalelor feroase și neferoase, se micșorează pierderile de producție. Totodată, au avut loc modificări și în amplasarea ramurilor respective.

Actualmente, rolul metalurgiei se reduce, drept consecință a utilizării pe larg în industria constructoare de mașini a diverselor materiale plastice, care tot mai mult înlocuiesc metalele. Totodată, aceasta este condiționată de

îmbunătățirea calității metalelor și reducerea pierderilor în procesul de utilizare lor.

Siderurgia cuprinde un proces tehnologic complex, începând cu extracția minereurilor de fier, obținerea fontei și a oțelurilor și terminând cu obținerea produselor laminate semifinite și finite (table, sârmă). În afară de minereurile de fier, siderurgia utilizează cărbunii cocsificabili, pentru obținerea cocsului necesar la reducerea minereului, gazele naturale, fierul vechi, înobilatorii oțelului (pentru obținerea oțelurilor superioare), fondanții (calcar, dolomită) etc.

Metalurgia feroasă include trei faze principale de producție:

- a) obținerea fontei;
- b) obținerea oțelului;
- c) obținerea laminatelor.

Întreprinderile siderurgice se împart în două categorii: cu ciclul complet (în care se realizează producția de fontă, oțel și laminate) și cu ciclul incomplet (de obicei, se produce doar oțel și laminate).

În general, siderurgia este o ramură economică care caracterizează statele industriale dezvoltate, dar trebuie menționat că, în ultimele decenii, și-a găsit teren propice pentru dezvoltare, într-un număr relativ mare de țări, în curs de dezvoltare.

Factorii de localizare. Funcționarea metalurgiei feroase presupune vehicularea unor cantități foarte mari de materii prime, combustibili și produse finite, grele și relativ ieftine. În funcție de combinarea factorilor de producție, se pot delimita trei tipuri principale de localizare a industriei siderurgice:

- a) în apropierea zăcămintelor de minereuri feroase sau cărbuni cocsificabili (Ruhr, în Germania; Midland, în Marea Britanie; Donbas, în Ucraina; Ural, în Federația Rusă etc.);
- b) în proximitatea surselor de energie primară și relativ ieftină, în special a energiei electrice unde se dezvoltă

- electrosiderurgia (SUA, Franța, Ucraina);
- c) pe traseul fluxurilor de transport al minereurilor și al combustibililor, în special, în porturile maritime, în care materiile prime sunt aduse cu nave speciale (Japonia, litoralul atlantic al SUA, Franța, Italia, uzinele noi din Marea Britanie etc.)

Metalurgia neferoaselor deține poziții deosebit de importante, ca urmare a utilizării lor crescânde în producerea aparatajului electronic, mașinilor și utilajelor, în procesul de electrificare. Este deosebit de valoroasă această grupă de metale pentru dezvoltarea ramurilor industriale de vârf, ca electrotehnica și electronica, producerea roboților industriali, industria aeronautică, a mecanicii de precizie etc., care determină dezvoltarea progresului tehnic. Unele metale neferoase (metalele radioactive) sunt utilizate în energetica nucleară.

Specifice pentru metalele neferoase sunt răspândirea lor restrânsă și conținutul redus de metal în minereu – de obicei, sub 3%, cu excepția bauxitei, care conține circa 30% aluminiu.

Datorită procentului mic de metal în minereu, principalul factor de amplasare a metalurgiei neferoase este apropierea de zăcămintele de extracție, iar necesarul înalt de energie în procesul de prelucrare impune amplasarea lângă sursele mari de energie ieftină – CHE și CTE de mare capacitate (la 1 tonă de aluminiu se consumă 28 mii kW/h).

Industria constructoare de mașini sau industria de echipament este ramura principală a industriei. De nivelul dezvoltării industriei constructoare de mașini, în mare măsură, depinde nivelul dezvoltării societății, nivelul progresului tehnico-științific, gradul de apărare și securitate a statului; el determină nivelul dezvoltării celorlalte ramuri ale economiei mondiale. Acestei ramuri îi revin 35-40% din tot volumul producției industriale mondiale. În funcție de nivelul dezvoltării

statului, ponderea ramurii variază de la 3-5%, în statele slab dezvoltate, până la 35-40%, în statele înalt dezvoltate.

În industria constructoare de mașini contemporane sunt ocupate 25-35% din numărul total al populației angajate în industria mondială. Este ramura cu cea mai mare pondere în relațiile externe a statelor (import, export). Industriei constructoare de mașini îi revine partea principală din formarea produsului intern brut al statelor dezvoltate și al veniturilor statelor lumii.

Funcția industriei de mașini constă în aprovizionarea tuturor ramurilor economiei cu utilaj, aparataj și echipament, în satisfacerea necesităților populației în diverse tipuri de mașini și aparataj de uz casnic.

Asupra amplasării teritoriale a industriei constructoare de mașini influențează următorii factori:

- ***Prezența materia primă***, adică centrele metalurgice, deoarece s-a constatat că la 1 t de producție finită se folosește până la 1,5 t de semifabricate, în primul rând, metal. De aceea, producerea utilajului greu și a mașinilor care consumă mult metal se amplasează în apropiere de bazele metalurgice (utilaj metalurgic, utilaj pentru cazangerii ș.a.). Asemenea centre mari sunt Chicago (SUA), Essen (Germania), Celeabinsk (Rusia), Harkov (Ucraina) ș.a.
- ***Prezența forței de muncă de înaltă calificare***. Producerea aparatajului electric, electronic și multor ramuri ale industriei atomice, aeronauticii și altele, se dezvoltă în centrele cu forță de muncă de înaltă calificare, în asemenea centre mari mondiale, ca New-York (SUA), Moscova (Rusia), Berlin (RFG), Paris (Franța). În genere, toate ramurile industriei constructoare de mașini tind spre resurse umane calificate.

- ***Apropierea de consumator.*** Producerea mașinilor și tractoarelor agricole, în cea mai mare parte, se realizează în raioanele agricole. Specializarea agricolă determină, în mare măsură, și tipul de mașini agricole produse.

Între factorii de mare importanță, în repartizarea teritorială, se includ specializarea și cooperarea producerii. În dependență de nivelul specializării, se diferențiază:

- specializarea după tipul de mașini, de exemplu, producerea utilajului tehnologic pentru alte ramuri a industriei; mașini energetice, electroenergetice și altele;
- specializare în producerea diferitelor piese pentru mașinile cu construcție complicată (nave maritime, avion, automobile și altele).

Ca rezultat al dezvoltării specializării, crește rolul cooperării producției industriei constructoare de mașini. De exemplu, pentru asamblarea unui avion sunt necesare de aproape 100 mii de piese. Dezvoltarea ramurii e posibilă în baza unei cooperări largi cu diferite centre, ramuri și state specializate. Specializarea și cooperarea în industria constructoare de mașini este determinată de profitul întreprinderii și caracterul producției.

Un rol important în dezvoltarea industriei constructoare de mașini îl joacă, tot mai mult, dezvoltarea sistemului de transporturi. Specializarea, cooperarea și concentrarea produsului finit este determinată de dezvoltarea întregului sistem de transport (feroviar, automobil, aerian).

Industria chimică este o ramură modernă cu un ritm accelerat de dezvoltare, strâns legată de cercetările științifice, fapt ce-i permite, în permanență, lansarea pe piață a multor produse noi. Alături de celelalte ramuri ale industriei grele, industria chimică îndeplinește un rol important în valorificarea complexă și mai calitativă a unei game mari de materii prime, dar și a diferitelor subproduse și deșeuri ale altor ramuri

industriale.

Ponderea industriei chimice este în permanentă creștere și constituie, în prezent, 15% din produsul industrial global, iar ritmurile de creștere a volumului producției este foarte înalt. Se consideră că, la fiecare 15 ani, volumul producției ei se dublează. În industria chimică, activează 10-12% din populația ocupată în industrie. Industriei chimice îi revin circa 40% din exportul industrial și de capital.

Asupra dezvoltării și repartizării teritoriale a industriei chimice influențează mai mulți factori:

- **prezența materiei prime.** De acest factor dominant se ține cont la repartizarea ramurilor ce folosesc o cantitate mare de materie primă la o unitate de producție sau în cazul când materia primă nu este transportabilă. Astfel, în apropierea materiei prime, se localizează întreprinderile de produse clorosodice, îngrășăminte fosfatice, potasice etc. De exemplu, la producerea unei tone de îngrășămintă de potasiu se utilizează 2 tone de sare de potasiu;
- **prezența consumatorului.** De acest factor se ține cont la localizarea întreprinderilor de producere a acizilor (sulfuric, clorhidric), a amoniacului, îngrășămintelor azotoase, maselor plastice etc.;
- **prezența energiei electrice.** De acest factor se ține cont la amplasarea subramurilor chimiei sintezei organice, cum ar fi industria maselor plastice, rășinilor, metanolului etc. De exemplu, la producerea unei tone de fibre sintetice, se consumă 8-11 mii kW/h și 16-19 t combustibil convențional. Industria chimică, în ansamblu, consumă 15-20% din volumul total de energie electrică;
- **prezența apei,** când apa se folosește ca materie primă. De exemplu, la producerea unei tone de fibre sintetice, se consumă circa 6 mii m³ de apă, de 25 ori mai mult decât la topirea unei tone de fontă;

- **factorul ecologic.** Industria chimică nu produce deșeuri, dar, în urma procesului tehnologic, sunt eliminate substanțe chimice toxice nocive pentru lumea vie.

Unele ramuri ale industriei chimice pot profita de mai mulți factori. De exemplu, la producerea coloranților, maselor plastice, pesticidelor etc., este necesară prezența atât a materiei prime, cât și a consumatorului.

Pentru dezvoltarea și repartiția industriei chimice, sunt caracteristice următoarele particularități:

3. Sortimentul mare de produse chimice, care, actualmente, include circa 1 milion de denumiri, tipuri și mărci. Diversitatea producției se explică prin faptul că ele posedă calități superioare celor ale produselor naturale, fiind, uneori, de 10 ori mai ieftine. De exemplu, 1 tonă de mase plastice înlocuiesc 2-3 tone aluminiu, 4-5 tone oțel, 15 m³ material lemnos.
4. Este ramura care, în dezvoltarea sa, n-a cunoscut perioade de criză. Scăderea volumului de producție, într-una din subramuri, se compensează prin creșterea volumului de producere în alte subramuri. De exemplu, la fiecare 10-15 ani, industria chimică își dublează volumul producției.
5. Cooperarea strânsă între diferite stadii de producere și subramuri chimice. Materia primă, în procesul de prelucrare, trece prin mai multe stadii, iar produsul fiecărui stadiu servește ca materie primă pentru alte subramuri ale industriei chimice.
6. Nivelul înalt de monopolizare. În cadrul industriei chimice, încă în prima jumătate a secolului XX, au apărut mari trusturi internaționale. Cele mai mari corporații internaționale după volumul producției și exportului sunt: BASF, Bayer – Germania, Pfizer, Johnson Johnson, Dow Chemical, Du Pont, Exxon Mobil – SUA, GlaxoSmithKline, Shell – Marea Britanie etc.

Industria ușoară este ramură de bază, ce a dat impuls dezvoltării procesului de bază în secolul XIX-XX – industrializarea. Structura ramurii reflectă etapele tehnologice de prelucrare a materiei prime de origine naturală sau chimică. Din acest punct de vedere, subramurile industriei ușoare pot fi clasificate în trei grupe: subramuri primare (obținerea bumbacului, inului, pieilor), subramuri ale semiproduselor (filatură, textile, pielărie, blănuri) și subramuri care produc mărfuri finite (confecții, tricotaje, covoare, încălțăminte, produse de marochinărie etc.).

Principalele particularități ale industriei ușoare, care determină dezvoltarea și repartizarea teritorială, sunt:

- subramurile ei sunt mari consumatoare de *resurse umane*, cu precădere *feminine*. Un rol important îl au brațele de muncă ieftine. În etapa contemporană, mai multe subramuri au „migrat” din statele dezvoltate spre statele în curs de dezvoltare, cu rezerve mari de forță de muncă ieftină și bogate în materii prime;
- subramurile industriei ușoare sunt concentrate în unități economice de capacitate relativ mică și medie, având o concentrare teritorială mică (contribuții importante la dezvoltarea ramurii aduc unitățile artisanale rurale mici și chiar gospodăria casnică);
- utilizarea unor cantități mici de materii prime;
- producerea bunurilor de larg consum curent și destinate unei mase largi de consumatori, localizarea ei geografică e foarte largă, amplasarea teritorială fiind atât în centrele urbane mari, cât și în orașe, orașele și chiar în așezări rurale.

În ceea ce privește *factorii de amplasare teritorială*, industria ușoară ține cont de factorul uman: forța de muncă, tradițiile locale, apropierea față de piețele de desfacere. De obicei, prelucrarea primară și finală se desfășoară în unități

diferite. Dependența de materie primă de import a influențat localizarea ramurii în porturi (Italia, Franța, Suedia, Japonia). Amplasarea teritorială e determinată și de influența factorilor de consum, și de tradițiile locale. Mai multe regiuni tradiționale ale industriei ușoare sunt formate în baza unor ocupații agricole de natură istorică, în prezent, depășite de evoluția economică. Ca exemplu, pot servi regiunile textile ale Angliei, apărute în legătură cu creșterea oilor, sau cele ale Flandrei (Belgia) formate prin relația cu cultura inului etc. În localizarea teritorială, o importanță mare o are și corelarea cu industria grea, din considerentele folosirii raționale a forței de muncă. La etapa contemporană, amplasarea producției de serie ține de țările în curs de dezvoltare, datorită costului mic al forței de muncă, iar fabricarea produselor „scumpe” ale ramurii – de țările dezvoltate.

Amplasarea industriei ușoare se modifică din cauza folosirii materiei prime chimice. Toate subramurile industriei ușoare (cu excepția prelucrării primare a materiilor prime) din punct de vedere al localizării teritoriale se clasifică în trei subgrupe:

- a) subramuri orientate către factorul materie primă și consumator (industria textilă, a tricotajelor, covoarelor etc.);
- b) subramuri orientate către consumator (industria încălțămintei și a confecțiilor, poligrafică, a jucăriilor ș.a.);
- c) subramuri orientate către materie primă (industria inului).

Industria materialelor de construcție. Organizarea teritorială a industriei de construcții este influențată de cei mai diverși factori. Particularitățile de bază, care determină repartizarea teritorială, sunt:

- condițiile favorabile de extracție a materiei prime;

- cheltuielile mici pentru extracție;
- conținutul de substanță activă din minereu;

Factorul dominant în amplasarea teritorială a ramurii constă în apropierea de materia primă. Aceasta se explică prin faptul că se consumă o cantitate foarte mare de materie primă la o unitate de producție. De exemplu, cheltuielile pentru transportarea nisipului sau prundișului la distanța de 50 km este de 10 ori mai mare decât cheltuielile pentru extragerea lor. Totodată, pentru prelucrarea acestora, se cere o cantitate mare de materie primă. De exemplu, pentru producerea unei tone de ciment, se consumă până la 2,5 tone de calcar și argilă; pentru producerea unei tone de var, se folosesc până la 2 tone de calcar.

În amplasarea teritorială, ramurile industriei materialelor de construcție se grupează în:

- **cele ce depind de prezența materiei prime** – industria cimentului, de cărămidă, a plăcilor de ardezie, a sticlei ș.a.;
- **și cele ce depind de prezența consumatorului** – producerea betonului, producerea pieselor și construcțiilor de beton armat și alte instalații de construcții.

Industria alimentară prezintă un șir de particularități specifice în amplasarea teritorială, prin faptul că este o ramură ce depinde, deosebit de mult, de materia primă agricolă (90% din materia primă este de origine agricolă). Este o ramură foarte bine dezvoltată în statele înalt dezvoltate.

Este o ramură care, în perioada industrială, în amplasarea teritorială, a contat foarte mult pe următorii factori:

- **prezența materiei prime agricole.** În primul rând, pentru a evita cheltuielile de transportare a producției agricole, dar și din cauză că o parte a producției agricole este netransportabilă (legumicultura, pomicultura). Dar la

unele ramuri agricole, întreprinderile de prelucrare sunt amplasate direct în regiunile de cultivare (industria zahărului);

- **prezența pieței** de desfacere a produselor (industria laptelui, cărnii);
- factorul determinant geoeconomic, în amplasarea majorității ramurilor, constă în consumul mare de apă. La o unitate de producție, se consumă până la 30 de unități de apă (de exemplu, la producerea berii).

Întreprinderile din industria alimentară, conform acestor principii erau amplasate spre consumatori și spre materia primă.

Din punct de vedere al structurii, subramurile industriei alimentare pot fi clasificate în: *industrii primare*, ce produc semiproduse (făină, pudră de cacao, unt etc.), utilizate, în continuare, în *industrii secundare*, care au ca produs final alimentul de consum. Deseori, întreprinderile industriale alimentare combină produsele primare cu cele secundare (finale). Industria alimentară cuprinde atât întreprinderi mici specializate, dispersate în majoritatea statelor lumii, mici unități artisanale rurale (prepararea mezelurilor și brânzeturilor în Franța, a produselor zaharoase și de ciocolată în Elveția etc.), cât și societăți transnaționale. Unele subramuri ale industriei alimentare manifestă o tendință de supraconcentrare în cadrul unor societăți transnaționale, majoritatea cu sediul în țări cu vechi tradiții și cu un număr impunător de filiale și unități de producție specifice (Nestlé, Perrier, Procter & Gamble, Pepsi, Unilever, Coca-Cola etc.). Grupul Nestlé, de exemplu, dispune de 489 de uzine cu 220 000 de salariați în 77 de țări, cu o cifră anuală de afaceri de 59 mld USD.

De obicei, prelucrarea primară a produselor agricole se realizează în locurile de prezență a materiilor prime, iar cea finală – uneori, în țări aflate la distanțe foarte mari (cacaoa, produsă în Cote d' Ivoire, este prelucrată, ulterior, în Europa de

Vest). Iată de ce, nu mai este de mirare că unele state occidentale se prezintă în statistica internațională ca producătoare ale unor produse exotice (Marea Britanie – ceai, Germania – cafea etc.). Statele exportatoare de materii prime și semiproduse, semipreparate realizează venituri mici în comerțul internațional și sunt defavorizate.

În localizarea teritorială a întreprinderilor ce aparțin industriei alimentare se ține cont, în primul rând, de perisabilitatea (transportabilitatea) materiei prime (în special, prelucrarea primară) și de piețele de consum. Dar aceste legități, uneori, sunt intersectate de interesele investitorilor internaționali.

În ultima perioadă de dezvoltare, datorită modificării structurii de alimentație a populației în statele dezvoltate și sporirea calității vieții (propagarea unui mod de viață sănătos și a cererii mari pe piață a produselor ecologic pure), ramurile pot fi clasificate în două grupuri:

- **ramuri tradiționale**, vechi ce sunt specifice și tind de a fi strămutate în statele lumii a treia;
- **ramuri noi, reutilate tehnologic**, amplasate, cu excepție, în statele dezvoltate.

După dimensiunile și caracterul de amplasare, ramurile pot fi divizate în două grupe:

- ramuri ce funcționează exclusiv pe bază de materia primă importată și nu depind de materia primă din țară. Producția nu depinde de piața de desfacere a mărfurilor și are o capacitate mare de transportabilitate (producția de tutungerie, băuturi alcoolice, industria ceaiului);
- ramuri ce se orientează exclusiv spre piața de desfacere a producției.

În linii generale, sunt distinctive două tipuri de întreprinderi mari – ce erau propagate de statele ce dezvoltau

gigantismul economic, aici se înscriu statele cu trecut comunist și mici sau mijlocii ce practicau economia de piață. Practica și timpul au demonstrat că, în condițiile de piață, cele mici sunt mult mai viabile și se acomodează mai rapid la cerințele pieței.

În prezent, odată cu utilizarea ambalajului și tehnicii frigorifice, se asigură transportabilitatea sporită a produselor și păstrarea pe o perioadă îndelungată.

§ 5.3. Modificări geoeconomice în amplasarea agriculturii mondiale

Agricultura este a doua, ca importanță, ramură a economiei mondiale. Apariția ei datează de cca 10.500 de ani în urmă, rămânând, în decurs de 20 de secole, ramura cea mai importantă a producției materiale în toate țările lumii. Agricultura este o ocupație de bază în toate regiunile globului, iar produsele ei participă, în mare parte, la comerțul dintre regiuni și țări.

Agricultura se practică, în prezent, în toate statele lumii, indiferent de condițiile climaterice, iar în peste 50% dintre ele rămâne ramura de bază a activității materiale. În această ramură, sunt ocupați peste 47-48% din populația activă. În perioada revoluției tehnico-științifice, agricultura a devenit o ramură dinamică, cu ritmuri rapide de creștere a producției agricole. De exemplu, numai pe parcursul secolului al XX-lea, producția de cereale a crescut de 2,5 ori, cea de carne – de 4 ori. Producția agricolă mondială este în permanentă creștere, după Cel de-al Doilea Război Mondial, având un ritm mediu de creștere de 2% pe an. Cu toate acestea, rămâne o ramură economică care depinde integral de condițiile climaterice.

Cel mai înalt grad de dezvoltare a agriculturii, în prezent, l-au atins statele înalt dezvoltate, care au intrat într-o etapă postindustrială, unde s-a produs o restructurare și o integrare organică a agriculturii cu ramurile de prelucrare industriale.

Agricultura joacă un rol primordial în dezvoltarea economiei, producția agricolă constituind principala sursă de alimentație și materie primă pentru o serie de ramuri industriale. Necesitatea dezvoltării și modernizării decurge din rolul său vital în satisfacerea necesităților de alimente a populației tuturor țărilor lumii. Această activitate umană are cea mai mare contribuție la bunăstarea oamenilor, în primul rând, pentru că ea asigură hrana necesară. În prezent, 60% din populația Terrei își asigură existența direct de pe urma practicării agriculturii. Ei îi revine rolul hotărâtor în soluționarea problemei alimentare. Agricultura este o ramură care asigură cu materie primă multe ramuri industriale: industria alimentară – 90%, industria ușoară – 70%, industria chimică – 20%.

În agricultura mondială, progresul tehnico-științific a devenit acceleratorul producției agricole, ce dispune de următoarele caracteristici: intensificarea, mecanizarea, chimizarea, electrificarea, automatizarea, introducerea biotehnologiilor. În fitotehnie, P.T.Ș. a impulsionat „Revoluția verde”, care prevede înlocuirea plantelor de cultură slab productive cu cele noi, căpătate prin selecție, în corelație cu mecanizarea, electrificarea muncii agricole. Acest proces a început în anii 60-70 ai secolului al XX-lea de către statele înalt industrializate și de F.A.O. Necesitatea înfăptuirii revoluției agricole a constituit-o diferența timpilor de dezvoltare a agriculturii în statele înalt dezvoltate și cele în curs de dezvoltare. Către perioada dată, s-au format mari decalaje în dezvoltarea agriculturii. În așa mod, s-a petrecut o polarizare a statelor, la un pol situându-se statele dezvoltate, cu o agricultură modernă comercială, la celălalt pol – majoritatea statelor în curs de dezvoltare, cu o agricultură subdezvoltată și rămășițe coloniale de gospodărire. Decalajul dezvoltării frânează dezvoltarea economică și progresul în plan mondial. În același timp, înfăptuirea „Revoluției verzi” era determinată și de creșterea

demografică a populației în Africa, Asia, America Latină. La etapa actuală, se realizează cu succes „revoluția verde” în Mexic, Pakistan, Filipine, India, care au un nivel mai avansat de dezvoltare.

Procesul de restructurare industrială a agriculturii început de SUA, Canada, Marea Britanie, înainte de Cel de-al Doilea Război Mondial, și în Europa de Vest îndată după sfârșitul lui. În prezent, acest proces a intrat în faza post-industrială, unde sunt folosite pe larg biotehnologiile, ameliorarea solurilor, irigația. Cu scopul înfăptuirii „Revoluției verde”, au fost create de către FAO, în perioada 1940-1980, peste 13 centre de cercetări științifice în anumite domenii: în Mexic (porumb, grâu), Filipine (orez), Columbia (culturi alimentare tropicale), Peru (cartofi), India (culturi agricole ale regiunilor secetoase). În Mexic, măsurile luate au condus la creșterea productivității cerealelor de la 8-10 la 25-35 q/ha, în India de la 8-15 la 40-50 q/ha. În Filipine, au fost obținute noi soiuri care sunt mai productive, cu o perioadă de vegetație scurtă, ceea ce permite obținerea a 3-4 recolte de pe aceleași suprafețe. Aceste soiuri au căpătat o răspândire largă în Asia de Sud și Sud-est, ocupând până la 50% din suprafețele folosite.

Irigația constituie alt component al „Revoluției verzi”, din motivul că soiurile noi pot da recolte mari numai prin asigurarea cantității necesare de apă. De aceea, „Revoluția verde” a cunoscut succese anume în statele din Asia unde existau deja sisteme de irigație.

Anii 80 ai secolului al XX-lea, a demarat o nouă etapă a „Revoluției verzi”, legată de biotehnologizarea, computerizarea și informatizarea agriculturii. Biotehnologizarea prevede crearea unor noi soiuri de plante rezistente la dăunători, mai productive, prin intermediul ingineriei genetice, precum și crearea unor soiuri de plante de cultură cu coacere timpurie, mai rezistente la transportare, la secetă și îngheț. Cu ajutorul biotehnicilor s-a îmbunătățit cantitatea de substanțe hrănitoare

în produsele agricole. Cele mai mari succese au fost obținute în selecția: tomatelor, cartofului, soiei, bumbacului. Pe această cale, sunt adoptate măsuri biologice de protecție a plantelor de cultură, care înlocuiesc protecția chimică.

Biotehnologia fiind o direcție foarte costisitoare, se aplică numai în agricultura statelor Europei și SUA. Agricultura contemporană, în genere, devine tot mai dependentă de investigațiile științifice, care constituie, anual, peste 9 mlrd. \$. Iar peste 50% din suma totală a investițiilor științifice revine pe seama a 22 de state. În statele dezvoltate, investițiile pentru știință depășesc 2% din costul producției agricole, pe când, în statele subdezvoltate, mai puțin de 1%.

Modelările din amplasarea agriculturii, în secolul XX, au fost dictate de concentrarea urbană a populației mondiale. Aceasta a fost expusă în teoria lui Thiunen, în 1826, în Germania. El menționa că amplasarea agriculturii este determinată de trei factori, ca:

- distanța dintre gospodăria țărănească (agricolă) și oraș;
- deosebirile spațiale al prețului la produsele agricole;
- renta funciară, ce depinde de poziția geografică.

Astfel, Thiunen menționa că, în preajma urbelor mari, s-au format zone agricole cu caracteristici structurale, cu o formă exclusiv intensivă:

1. Zona din apropierea orașului (zona agricolă periurbană), ce este rentabilă legumiculturii și pomiculturii, îmbinată cu creșterea animalelor pentru lapte. Aceste suprafețe fiind utilizate foarte intensiv din motivul apropierii de piața de desfacere.
2. Zona silvică, care servește ca spațiu de agrement, dar și ca arie cu o gospodărire silvică, cu forme de producere a alimentelor de origine animalieră, pește, ciuperci etc.
3. A treia zonă este destinată cultivării cerealelor, ce

utilizează un asolament mare de culturi, cu o perioadă îndelungată de păstrare și, de obicei, transportabile.

Modificările de bază ce au loc, în etapa dată, sunt legate de faptul că statele dezvoltate au practicat o **agricultură productivistă**, unde scopul de bază era obținerea unor recolte sporite indiferent de influența acestora asupra mediului. La etapa contemporană, se trece de la o agricultură productivistă la una **biologică**. Esența ei este dublă, că nu afectează sănătatea omului și, în același timp, nici mediul, prin tehnologiile și factorii de producție agricolă.

Resursele agro-climatice. Condițiile climatice, determinante pentru agricultură, sunt definite de caracterul influenței lor – exercitată în timp și spațiu – asupra creșterii și dezvoltării plantelor. Succesiunea fazelor fenologice, parcurse pe durata ciclului vegetal a diferitelor plante de cultură, se produce pe fondul unui regim specific al elementelor agrometeorologice, având, frecvent, un rol decisiv în formarea recoltelor. Repartiția geografică și dinamica spațială a proceselor și fenomenelor meteorologice, care acționează asupra activității agricole, delimitează potențialul productiv al diferitelor zone agro-climatice de pe Glob.

Factorii vitali pentru cultivarea, dezvoltarea și productivitatea plantelor agricole sunt radiația solară, temperatura și umezeala.

Energia părții vizibile a spectrului radiației solare are o importanță primordială pentru creșterea și dezvoltarea plantelor. Radiația solară furnizează energia utilizată în procesul de fotosinteză pentru producerea materiei organice, influențează durata ciclului vegetal, calitatea recoltei etc. În funcție de adaptarea la durata perioadei de iluminare (fotoperiodism), se deosebesc așa-numitele „plante de zi lungă” (grâu, orz, seară, in etc.), „plante de zi scurtă” (bumbac, orez, porumb, soia etc.) și „plante neutre” (leguminoase, begonia etc.) – a căror dezvoltare nu este influențată de lungimea intervalului diurn. În ansamblu,

„plantele de zi scurtă” sunt adaptate condițiilor climatice de la latitudinile mici, iar „plantele de zi lungă”, condițiilor climatice de la latitudinile mari.

Temperatura aerului și solului sunt, de asemenea, elemente fundamentale pentru activitatea vitală a plantelor agricole. Creșterea și dezvoltarea plantelor se asociază cu un regim definit al temperaturii aerului și solului, marcat de praguri termice caracteristice începutului și sfârșitului diferitelor fenofaze sau pentru întreaga perioadă de vegetație. Fiecare grupă de plante se distinge printr-o gamă proprie de temperaturi optime, la care procesele vegetative sunt deosebit de active. Temperaturile extreme sunt elemente limitative pentru producția agricolă.

Temperatura are un efect cumulativ asupra creșterii și dezvoltării plantelor. Suma optimă de temperaturi active, necesare parcurgerii ciclului vegetativ, diferă în raport de plantele cultivate, fiind, de exemplu, de cca 400°C - 500°C , pentru legumele timpurii și de 5.000°C – 6.000°C , pentru plantele tropicale perene.

Precipitațiile atmosferice dețin, de asemenea, un rol fundamental în activitatea agricolă. Creșterea și dezvoltarea plantelor se desfășoară în condiții optime, într-o anumită zonă agro-climatică, atunci când procesul de fotosinteză este asigurat, pe durata întregului ciclului vegetal, de umezeala provenită din precipitațiile atmosferice. În cazul deficitului de umezeală, se recurge la irigații. În zonele climatice tropicale și mediteraneene, unde există un sezon uscat, mai restrâns sau mai amplu, sistemele irigate acoperă suprafețele cele mai mari.

Stabilitatea recoltelor este influențată, într-o măsură însemnată, de cantitatea precipitațiilor și variabilitatea regimului pluviometric. Problemele alimentare pot deveni grave, în regiunile unde spațiul agricol este puternic afectat de extinderea fenomenelor de aridizare și deșertificare (ex. țările Sahelului).

O influență semnificativă poate fi exercitată, în anumite stări, de vreme și de o serie de factori meteorologici de risc, ca vânturile tari, ploile torențiale, secetele, diverși hidrometeori (grindina, bruma, chiciura, ceața, poleiul etc.).

Elementele climatice importante pentru agricultură sunt: *căldura, umiditatea (cantitatea de precipitații), lumina*. Fiecare plantă, pentru a ajunge la maturitate, are nevoie de o anumită cantitate de căldură. Spre exemplu, cartoful, secara, inul, grâul ș.a. au nevoie de mai puțină căldură, de aceea, ele pot fi cultivate și în regiuni mai nordice, în timp ce vița-de-vie, tutunul, porumbul, orezul sunt iubitoare de căldură și se cultivă în regiuni mai calde, iar bumbacul, cafeaua, cacaoa, bananierii, trestia de zahăr necesită și mai multă căldură, de aceea, se cultivă în regiunile tropicale. Diferă și cerințele plantelor față de umezeală. Unele necesită puțină umezeală și sunt rezistente la secetă: meiul, sorgul, floarea-soarelui, vița-de-vie ș.a., altele au nevoie de multă umezeală: orezul, trestia de zahăr, ceaiul, legumele ș.a.

Condițiile termice și de umiditate determină durata perioadei de vegetație a plantelor. În zona polară și nordul celei temperate, această perioadă durează 2-3 luni, în zona temperată-continentală – 5-6 luni, în zona temperat-oceanică și cea subtropicală – 8-9 luni, putând fi obținută o recoltă pe an. În zona tropicală (cu excepția regiunilor de pustiu), pot fi obținute 2 recolte pe an, iar în zona ecuatorială, ciclul vegetal durează anul împrejur și pot fi obținute 2-3 recolte pe an.

O condiție obligatorie a practicării agriculturii este prezența **solului**, a cărui însușire fundamentală este fertilitatea. În condiții naturale, solul posedă o fertilitate naturală, care poate fi modificată când solul se cultivă (dacă se practică o agricultură rațională, fertilitatea crește, iar dacă solul se exploatează nerațional – fertilitatea scade), fiind numită fertilitate culturală. În cazul când se folosesc îngrășăminte, irigații etc., solul capătă o fertilitate economică, adică recolta nu

mai depinde doar de potențialul natural al solului. Regiunile cu cele mai fertile soluri sunt: zonele de stepă și silvostepă ale Eurasiei, Americii de Nord, Marea Câmpie Chineză, Asia de Sud ș.a.

§ 5.4. Activitatea corporațiilor transnaționale (C.T.N.) în amplasarea geoeconomică a industriei mondiale

Un rol deosebit în amplasarea industriei îl au noile sisteme globale – corporații transnaționale (C.T.N.). C.T.N. reprezintă marile uniuni productive, financiare sau valutare, care activează în două sau mai multe state, ceea ce-i permite elaborarea unei politici de redistribuire a resurselor și tehnologiilor, în scopul extinderii pozițiilor sale în cadrul economiei mondiale și obținerea profitului maximal. Din punct de vedere structural, C.T.N. include „compania-mamă” (de bază) și filiale sale străine. Companiilor transnaționale le revine, în prezent, peste 1/3 din P.I.B.-ul mondial (10 trln U.S.D.), realizează circa 1/2 din producția mondială, aproape 2/3 din comerțul mondial cu mărfuri și servicii, 4/5 din tehnologiile nou-implementate și 90% din investițiile străine directe. C.T.N.-urilor sunt firme ce au ieșire largă pe piața mondială și au activitate de producere, activitate bancară, investițională, științifică și de cercetare, experimentală și de pregătire a cadrelor. Prin intermediul C.T.N.-urile, procesul de producere este scos din spațiul economic al statului, dar care controlează sursele de venit sporit. Forma dominantă de activitate a C.T.N.-urilor sunt investițiile capitale, care sunt direcționate spre crearea proceselor de producere în statele-gazde, sau procurarea întreprinderilor. Aceste companii utilizează piețele noilor state, precum și resursele acestora, tehnologiile noi și personalul de management. Ele controlează 33% din comerțul mondial, 90% din investițiile mondiale cu un circuit de 6 trilioane de dolari. Prin intermediul C.T.N., are loc combinarea a două sau mai

multor ramuri concomitent. „General Motors” ce a fuzionat în „General Electric”. Ele controlează asemenea ramuri, precum construcția de mașini, telecomunicațiile, industria alimentară. În toate ramurile industriei mondiale, CTN-urile dețin întâietatea, dar, în ramurile de vârf, nu au concurenți solizi. 90% din aceste companii sunt amplasate în statele dezvoltate, 60% activează în sfera de producere, 37% în sfera serviciilor, 2% în agricultură și în extracția de minereuri. Segmentul pieței este controlat, de regulă, de 5-6 CTN-uri. Ele controlează 90-95% din vânzările de materii prime, 90% din vânzările de lemn, 80-85% din bumbac, 50-80% din vânzările de cafea, porumb, grâu, iută etc.

În Republica Moldova, sunt înregistrate la 1.01. 2007 – 2271 de CTN-uri, dintre ele mixte sunt 640, iar 747 cu capital străin, 1524 în bază multilaterală (majoritatea sunt amplasate în orașul Chișinău, 39,6% sunt în industria alimentară).

Din 25 cele mai multe C.T.N., 11 sunt din SUA. CTN-urile americane dețin primele poziții în producerea tehnicii de calcul (I.B.M., General Electric), construcția aeronautică (Boeing), prelucrarea petrolului (Exxon Mobil, Chevron Texaco, El Paso), industria automobilelor (General Motors, Ford Motors), precum și a producerii de sucuri, băuturi, și a celor de tutungerie (Altria). Capitalul C.T.N. este de 4128 mld dolari. Veniturile aduse de CTN-uri sunt numite cea de-a „doua economie” a SUA și este apreciată la 40% din potențialul economic al economiei SUA, iar numărul de muncitori ce activează aici este apreciat la 10 mln oameni. Strategia de bază constă în maximalizarea pieței, și nu obținerea profitului. În anii 90, CTN-urile americane erau îndreptate spre crearea unui sistem global de producere. Geografic, CTN-urile sunt îndreptate spre Europa (Irlanda, Portugalia, Spania, în Europa, figurează Ungaria, Polonia) și Asia de Sud-Vest.

C.T.N. japoneze se evidențiază în domeniul industriei automobilelor (Toyota Motor, Honda Motor), electronică și

electrotehnică (Hitachi, Matsushita Electric, Sony), metalurgie.

C.T.N. vest-europene dețin primele poziții în industria petrolieră (British Petroleum, Royal Dutch/Shell, Total Fina), industria automobilelor (Daimler Chrysler, Volkswagen, Fiat), industria chimică (Bayer, Basf) și electronică (Siemens).

Nu există un sistem globală bine determinat de amplasare a acestora, dar sunt bine evidențiate metode prioritare:

1. Amplasarea are loc în statele cu potențial de resurse diferit ca structură și producție.
2. În amplasare, se ține cont de posibilitatea de a coordona activitatea economică a filialelor din sediul central.

C.T.N.-urile au o manifestare economică multispațială:

- a) națională sau autohtonă;
- b) străin, prin filiale;
- c) internațional, prin unitățile ce le compun în restul lumii.

În dependență de funcția alocată filialelor, C.T.N.-urile se clasifică în:

1. Filiale-releu – cele ce reproduc la scară mică profilul de producție a societății mame.
2. Filiale-ateliere – care diferă complet profilul sau a avut loc integrarea pe verticală.

Sunt clasificate după cota de participare a capitalului:

1. C.T.N-uri mixte cu participarea capitalului străin și a celui autohton;
2. C.T.N-uri străine sau filiale.

Creșterea C.T.N-urilor are loc prin intermediul integrării pe două căi:

- 1) **orizontală**, pe baza absorbirii, pe plan internațional și național, a firmelor (General Motors, Ford, Toyota);
- 2) **verticală**, prin achiziționarea de noi întreprinderi cu activități în amonte și în aval, cu activități

complementare celei de bază, caracteristică, în special, celor americane.

Tendențele de dezvoltare a C.T.N-urilor:

Una din tendințele de bază este diversificarea activității economice, pătrunderea în cele mai diverse ramuri de activitate ale economiei mondiale. De regulă, fiecare C.T.N. are 20 de activități economice, în peste 80 de ramuri de activitate, dar, preponderent, activitatea prioritară rămâne prestarea serviciilor. Sfera de interes a C.T.N.-urilor sunt statele din lumea a treia. În aceste state, C.T.N.-urile contribuie la dezvoltarea industriei, precum și a modificării structurale a economiei acestor state.

La etapa inițială de apariție și dezvoltare a C.T.N.-urilor, rolul negativ este considerat atitudinea indiferentă față de mediu, resurse, exploatarea forței de muncă ieftine și propagarea intereselor statului de origine pe teritoriul statului-gazdă.

În general, **C.T.N. au o importanță pozitivă**, deoarece:

- a) sunt transmise în statele-gazdă tehnologiile noi de producție;
- b) este stimulată restructurarea economiei statelor slab dezvoltate;
- c) sporesc procesul inovațional și îmbunătățesc situația statelor în curs de industrializare;
- d) țara-gazdă obține posibilitatea de a pătrunde cu mărfurile sale pe piața mondială;
- e) cresc încasările de pe urma exporturilor.

Bibliografie:

1. Groza O. *Geografia Mondială*. – Iași, 2000.
2. Радионова Н.А. *Макрогеография промышленности*. – М., 2002, стр.101-108.
3. Куракин А.Ф. *Основы промышленного и сельскохозяйственного производства*. – М., 1981.
4. Федорченко А.В. *Современные тенденции территориальной организации промышленного производства*. – М., 2003.

Subiecte pentru conversație

1. Explicați factorii ce determină localizarea geoeconomică. Esența la.
2. Enumerați principiile de localizare geoeconomică. Clasificarea lor.
3. Esența teoriilor de localizare geoeconomică.
4. Amplasarea serviciilor particularități geoeconomice.
5. Amplasarea geoeconomica a ramurilor industriale. Particularități de amplasare și modificări.
6. Amplasarea agriculturii. Particularități și modificări moderne.

Tema 6. MODIFICĂRI GEOECONOMICE ÎN SECTORUL TERȚIAR. SISTEMELE COMUNICAȚIONALE ALE TERREI

§ 6.1. Aspecte generale ale sectorului terțiar

Sectorul terțiar sau al serviciilor cuprinde toate tipurile de servicii, iar denumirea de „terțiar” vine să releve caracterul mai îndepărtat al activităților economice față de resursele naturale, având menirea să asigure desfășurarea normală a activităților din sectoarele primar și secundar. Terțiarul sau serviciile sunt activități economice care intervin după procesul de producție și care oferă indivizilor și comunității valori de întrebuințare (cu excepția bunurilor materiale), necesare satisfacerii cerințelor umane. Caracteristica activităților terțiare este extrema diversitate, definirea și clasificarea lor fiind dificilă.

În prezent, în literatura occidentală, există mai multe tipuri de clasificări ale serviciilor, având la bază multiple criterii. Cel mai frecvent tip de clasificare a serviciilor este cel în baza criteriului funcțional. Drept exemplu poate servi clasificarea dată de Brouning și Singlman¹, conform căreia serviciile se împart în:

- a) servicii de transformare (gospodăria comunală și menajeră);
- b) servicii de repartizare sau distribuție (transportul și gospodăria de antrepozit, comunicațiile, comerțul în detaliu și comerțul en-gros);
- c) servicii comerciale (servicii financiare, de asigurare, imobiliare, bancare, transferul de tehnologii, engineering, business-servicii, servicii administrative);

¹ География мирового хозяйства. Под ред. Н.С. Мироненко. - Москва–Смоленск, стр. 92-93.

- d) servicii colective (servicii sociale medicale, în învățământ etc.);
 - e) servicii personale (de recreație ș.a.).
- Conform clasificării date de Gadri, serviciile se împart în:
- a) servicii legate de producerea și distribuția mărfurilor;
 - b) servicii cu caracter nematerial;
 - c) servicii de consum;
 - d) servicii de administrație (inclusiv informaționale).

Fondul Monetar Internațional, prin elaborarea balanței de plăți externe standard, grupează serviciile internaționale în patru categorii: transporturi, turism, venituri din deplasarea factorilor de producție și transferuri unilaterale de fonduri bănești oficiale și private.

Organizația Mondială a Comerțului (OMC), creată la sfârșitul Runderi Uruguay, în 1995 (care a înlocuit Acordul General pentru Tarife și Comerț (G.A.T.T.), creat în 1947), a pus bazele unei clasificări, ale unor reglementări parțiale asupra serviciilor internaționale. Dar ele se interferează cu clasificările și reglementările organizațiilor internaționale specializate pentru diverse fluxuri economice internaționale, cum ar fi serviciile de transport, de turism, de investiție, de emigrație etc. reglementate de organizațiile de transport internațional (maritim, rutier, aerian etc.), Organizația Mondială a Turismului, Organizația Mondială a Muncii, Fondul Monetar Internațional, Banca Mondială ș.a., de unde și survine multitudinea de concepte și clasificări ale serviciilor internaționale.

Cele mai multe clasificări disting, pentru sectorul terțiar, șapte categorii de servicii (activități):

- comerț;
- transport și comunicații;
- servicii comerciale;

- societăți imobiliare, de credit și închiriere;
- asigurări;
- organisme financiare;
- servicii social-administrative (învățământ, sănătate, cultură etc.);

În multe cazuri, activitățile turistice sunt considerate separat, deși ele constituie obiectul mai multor categorii de servicii.

Din cele expuse mai sus, putem concluziona că sectorul terțiar dispune de o structură ramurală diversificată și complexă, și cuprinde următoarele ramuri: transportul, telecomunicațiile, informatica, ecologia, gospodăria comunală și menajeră, gospodăria de depozite (antrepozite), comerțul en-gros și en-détail, serviciile bancare, financiare, de asigurări, business-servicii, servicii personale, sănătatea, știința, învățământul, cultura, sportul, administrația, securitatea colectivă, servicii recreative, turismul.

Terțiarul sau serviciile se caracterizează prin câteva trăsături esențiale și anume:

1. Terțiarul este un sector direct productiv, ca și agricultura și industria, fiind reprezentat printr-un mare număr de activități indispensabile activității economice și vieții în societate.
2. Sectorul terțiar cunoaște o evoluție explozivă, fiind tot mai mult integrat activităților industriale.
3. Serviciile, deși cunoscute de multă vreme (comerțul, administrația etc.), cunosc o puternică expansiune în societatea postindustrială și își fac simțite urmările, la nivel individual, prin ridicarea nivelului cultural și în folosirea timpului liber.
4. Terțiarul constituie un flux economic internațional, generator sau consumator de mari fonduri valutare.
5. Terțiarul înregistrează o creștere numerică importantă atât

a angajaților, cât și a ponderii în cadrul creării bunurilor materiale naționale. Sectorul terțiar cunoaște o dinamică superioară sectorului primar și secundar.

Dacă, la începutul secolului XX, terțiarul deținea în PIB circa 15%, în prezent, deține o pondere de 50-55%, iar ponderea celor angajați în acest sector a crescut, respectiv, de la 5% la 30%.

6. În țările dezvoltate, terțiarul cuprinde 2/3 dintre lucrători, asigură aproximativ 70% din PIB și deține 40% din cheltuielile gospodărești. Ponderea ridicată a populației ocupate în servicii în țările slab dezvoltate nu reprezintă un semn al expansiunii economice, ci, mai degrabă, un semn de instabilitate – numeroase persoane plecate din cauza sărăciei și foametei din mediul rural se stabilesc în condiții precare în orașe, practicând o serie de activități ocazionale, cum ar fi comerțul, serviciile domestice sau personale etc.
7. Terțiarul se răsfrânge, prin eterogenitatea sa, asupra diferitelor categorii sociale și a pregătirii profesionale a salariaților. Cea mai mare parte a lucrătorilor din terțiar o reprezintă femeile.

În continuare, ne vom referi la caracteristica comerțului internațional și la unele modificări produse în acest domeniu. Cât privește modificările survenite în transporturi și comunicații, ele vor fi redate în subiectele următoare.

Este unanim recunoscut faptul că, pentru cvasitotalitatea statelor lumii, principala formă a schimbărilor internaționale de activități o constituie comerțul internațional de activități.

Comerțul internațional constă din schimburile de mărfuri (comerțul cu mărfuri) și schimburile de servicii (comerțul cu servicii) efectuate de agenții economici aparținând unor spații geoeconomice naționale diferite. Comerțul internațional a apărut încă în antichitate, dar o puternică expansiune o cunoaște în prezent.

Schimbările profunde în structura economiei mondiale, în diviziunea internațională a muncii și în raportul de forțe la nivel global, revoluția tehnico-științifică, perfecționarea transporturilor și comunicațiilor, modernizarea și restructurarea economiilor diferitelor state, liberalizarea și internaționalizarea schimburilor comerciale, extinderea cooperării economice internaționale sunt doar unii factori, din multitudinea care au contribuit la importante modificări în domeniul comerțului internațional în cea de a doua jumătate a secolului XX. Astfel s-au produs modificări în evoluția comerțului internațional. Conform statisticilor internaționale, în perioada 1950-2000, ritmul mediu anual de creștere a comerțului mondial a fost de circa 12%, diferențiat pe perioadă. Cel mai înalt ritm s-a înregistrat în anii 1970 – 1980 și a constituit 20,3% (ca rezultat al creșterii prețurilor în comerțul mondial), iar cel mai scăzut ritm – anii 1950-1960 și a fost de 6,4% (ca urmare a restructurării economiilor naționale). La nivel global, creșterea volumului schimbărilor curente de mărfuri și servicii este impresionantă. Valoric, acesta se situa, în 1967, la nivelul de 292 miliarde de dolari, pentru ca, în 1985, să ajungă la 2 trilioane, în 1996, la circa 6 trilioane, iar, în 2000, la peste 7,4 trilioane de dolari.

Au intervenit mutații și în evoluția comerțului mondial pe grupe de țări. Lideri mondiali în comerțul internațional sunt țările dezvoltate, fapt ce se lămurește prin structura modernă, armonioasă și diversificată a economiei lor, care determină și structura comerțului exterior.

Volumul comerțului exterior al țărilor dezvoltate a crescut de la 4 la 8 trilioane dolari americani sau de 2 ori față de 1980. În prezent, țările dezvoltate acoperă 2/3 din valoarea comerțului internațional.

Țările în curs de dezvoltare au înregistrat o scădere continuă la participarea lor la comerțul mondial, excepție făcând țările exportatoare de petrol. Ponderea lor în comerțul

mondial a scăzut de la 27%, în 1980, la 20%, în 1998. Ritmurile reduse de creștere a acestui grup de țări a determinat structura necorespunzătoare a economiei și comerțului lor exterior, de evoluția defavorabilă a prețurilor la produsele lor de export.

Referitor la țările în tranziție, ponderea lor în comerțul mondial este relativ redusă în raport cu potențialul lor economic. Centralismul excesiv al economiei de comandă nu a permis adaptările dinamice la mecanismele pieței internaționale.

Ritmurile de creștere a comerțului mondial depășesc ritmurile de creștere ale produsului național brut (PIB), ale producției industriale și altor indicatori ai creșterii economice la nivel global și pe grupuri de țări.

De exemplu, în perioada 1990-2000, ritmul mediu anual de creștere a PIB-ului a fost de 2,3%, producția mondială a crescut, în medie, cu 3,3% pe an, pe când creșterea volumului comerțului mondial a reprezentat 6,5%. Aceasta înseamnă o sporire a capacității de absorbție a pieței mondiale, o accentuare a interdependențelor economice și, deci, o participare sporită, la circuitul economic mondial, a tuturor statelor lumii. Este și o dovadă de creștere a contribuției comerțului exterior în procesele naționale de reproducție.

Modificări esențiale s-au produs în structura comerțului mondial, atât pe categorii de comerț – comerț cu mărfuri și comerț cu servicii, cât și pe grupe de mărfuri și servicii. De exemplu, în comerțul mondial, a scăzut ponderea produselor de bază – materii prime minerale și agricole (de la 56% în 1950, la 29% în prezent) și a crescut ponderea produselor manufacturate (de la 43,7%, în 1950, la peste 70%, în prezent). Această tendință este determinată de deplasarea la scară mondială a ramurilor industriei mari consumatoare de materii prime (siderurgice și subramurale consumatoare de metal, construcțiile navale, materialul rulant de cale ferată etc.) spre

țările care dispun din abundență de astfel de resurse; gradul înalt de internaționalizare a produselor din ramurile de vârf (construcții de mașini, aeronautică, informatică, etc.), care antrenează livrările reciproce de subansamble pentru crearea produselor complexe; creșterea producției de înlocuitori sintetici (mase plastice, cauciuc sintetic, fibre sintetice ș.a.) și a noilor materiale de substituire etc. În comerțul mondial, a crescut ponderea produselor manufacturate a ramurilor de vârf, cum ar fi comerțul cu microprocesoare, ordinatoare, roboți industriali, sisteme de telecomunicații etc.

Comerțul cu servicii numit invizibil este o parte a comerțului mondial prin care se realizează tranzacții în domeniul asigurărilor, dreptului la licență, finanțelor, comunicațiilor și turismului. Ponderea serviciilor în schimburile internaționale curente este de 19,6%, iar a comerțului cu mărfuri este de 80,4%.

Serviciile sunt de două tipuri: servicii-factor și servicii nonfactor. Serviciile-factor sunt serviciile rezultate din mișcarea internațională a factorilor de producție-capital, muncă, tehnologii etc. și se materializează în venituri valutare sub forma de profit, dobândă, salarii, subvenții. Serviciile nonfactor sunt activitățile prestate sub formă de transporturi, turism, asigurări, activități bancare, comerț cu brevete, licențe, know-how etc.

Creșterea mai rapidă a comerțului cu servicii, în comparație cu comerțul cu mărfuri a condus la faptul că ponderea serviciilor în comerțul mondial a crescut de la 5%, la începutul secolului XX, la 19,5%, în 2001.

Valoarea absolută a exportului de servicii în comerțul mondial a ajuns la o sumă impresionantă de 1582 mld. USD în 2001 (tabelul 1).

Această tendință este specifică țărilor dezvoltate și se explică prin locul important pe care l-au căpătat activitățile terțiare și producția de cunoștințe științifice și tehnologii noi în

economia lor. Țările dezvoltate dețin circa 80% din valoarea totală a exporturilor de servicii și aproape aceeași pondere în totalul importurilor.

Tabelul 1

**Evoluția anuală a comerțului mondial cu mărfuri și servicii
(mld. USD)**

	1982-1991	1992-2001	1998	1999	2000	2001
1. Comerțul cu mărfuri	2453	5055	5330	5497	5947	6452
2. Comerțul cu servicii	612	1271	1350	1383	1462	1582
3. Ponderea serviciilor în comerțul cu mărfuri (%)	19,9	20,1	20,2	20,1	19,7	19,5

Sursa: World Economic Outlook, 2000, 2001

În structura comerțului cu servicii, pe primele locuri, se situează serviciile de transport (23% din totalul comerțului de servicii), turism (33,8%), alte servicii (43,2%). În categoria „alte servicii”, intră serviciile comerciale, de comunicație, financiare, bancare, de asigurare, informatizare, publicitate ș.a. În ultimii 10 ani ai secolului XX, serviciile de transport și-au redus ponderea cu aproape 21% în favoarea „altor servicii”, care au devenit cea mai importantă componentă a comerțului internațional. Comerțul cu servicii a devenit un factor de determinare a competitivității țărilor în schimburile economice internaționale, având în vedere faptul că desfacerea produselor pe piețele externe depinde, într-o măsură tot mai mare, de eficiența și calitatea serviciilor încorporate în acestea .

Astfel, putem confirma că ponderea comerțului invizibil în raport cu comerțul cu mărfuri are o tendință de creștere mai rapidă.

S-au produs mutații în geografia fluxurilor comerțului internațional. Dacă, până la începutul anilor 60, comerțul transatlantic domina în comerțul internațional, apoi, din 1984, comerțul transpacific devine superior celui transatlantic. În 1993, pentru prima oară exporturile SUA spre Asia depășesc vânzările americane spre Europa. Aceste fapte majore demonstrează o deplasare a centrului de gravitate al economiei mondiale către Asia.

În condițiile actuale, în comerțul internațional, tot mai larg, sunt incluse obiectele de construcție capitală, ceea ce presupune nu numai livrarea complexurilor de aparate, dar și îndeplinirea proiectelor și însăși construcția obiectelor proiectate. Se largesc serviciile de construcții, leasing (darea în arendă pe termen lung a mașinilor și utilajului, a mijloacelor de transport etc.), de consultanță în diferite domenii etc.

Un rol determinant în îmbunătățirea relațiilor comerciale din sistemul Națiunilor Unite îl joacă Acordul General pentru Tarife și Comerț – GATT (1947), transformat, ulterior, în Organizația Mondială a Comerțului – OMC (1995), la care participă 100 de state cu drept de vot, 60 de țări și organizații internaționale au statut de observatori. Astfel, la OMC, participă mai mult de 160 de state, cărora le revin 90% din comerțul mondial.

La etapa contemporană, un factor nou ce influențează ameliorarea climatului în comerțul internațional, în special, îmbunătățirea condițiilor comerțului, pentru țările cu diferite niveluri de dezvoltare economică, a devenit Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare (UNCTAD, 1984). În ea, se includ toate statele-membre ale ONU. Aproximativ 190 de state și organizații internaționale participă la activitatea ei. Obiectul de activitate al UNCTAD – cercetarea în complex a problemelor economic-comerciale de relații internaționale în corespundere cu interesele tuturor grupurilor de state ale lumii.

§ 6.2. Marile comunicații ale Terrei

Sistemul de transport și comunicații reprezintă „carcasa Terrei” care leagă civilizații diferite, sisteme economice la diferite niveluri. Printre cele mai mari și vechi căi de comunicație se enumeră:

1. **Marele drum al mătăsii** – una dintre cele mai vechi căi de transport ale lumii, numără 3500 de ani. Această cale a jucat, în trecut, un rol foarte mare nu numai economic, dar și informațional, mult timp fiind principala „punte” de legătură de civilizație, un dialog între culturile occidentale și orientale. Mătasea chineză, pentru prima oară, apărea în Roma pe vremea împăratului Augustus. Mătasea chineză, din acea perioadă, se egala la preț cu aurul, storcând cantități mari de aur din Imperiul Roman. Comerțul se realiza prin intermediari, printre care se evidențiau negustorii evrei. Mătasea, în politica chineză, reprezenta un produs strategic, pe care străinii îl puteau primi în calitate de cadou în schimbul birului acordat. Acest comerț de bir original îi permite Chinei să-i transforme în „vasalii” săi, pe mulți conducători, inclusiv pe împărații romani, ultimii nici nu bănuiau acest lucru. Pe „Drumul Mătăsii” înfloresc comerțul cu statele Asiei Centrale și statele mediteraneene.

A doua renaștere a Marelui drum al mătăsii a avut loc după 500 de ani de stagnare (în perioada feudală). Din nou, s-au restabilit legăturile terestre dintre Estul și Vestul Asiei. La fel, ca și în lumea antică, mătasea chineză pentru aristocrați a rămas cel mai solicitat și dorit produs. Înalta cerere a transformat mătasea în valută mondială.

Drumul mătăsii începe din Lanzhou și Dungan (China Centrală), unde se ramifică în două direcții generale. Un traseu trece prin sudul deșertului Talki Makan → Nordul Indiei → Persia → țărmul Mării Arabe → Constantinopol → Cairo. Al doilea traseu trece prin nordul deșertului Talki Makan spre Samarkand → Buhara → Bizanț → Constantinopol. În

dependență de situația geopolitică nefavorabilă, acest traseu putea să-și modifice direcția: din Buhara spre delta râului Volga și Don sau prin Caucaz spre Constantinopol.

Ca rezultat al unei asemenea configurații, pe Marele drum al mătăsii se formau noduri comunicaționale intermediare, unde se adunau nu numai fluxuri comerciale, dar se înfăptuia un schimb cultural și informațional intensiv. Astfel de noduri, unde se întâlneau caravanele comerciale din Est și Vest, erau orașele Nezshabur, Hert și Belkh.

Marele drum al mătăsii a fost amenajat în corespundere cu mijloacele tehnice din epoca medievală. Sectoarele grele (anevoioase) ale traseului, cu multă râvnă, se întrețineau într-o stare bună, în deșerturi erau construite rezervoare cu apă, peste râuri erau construite poduri, de-a lungul drumului erau înălțate turnuri sau instalați stâlpi din lemn și piatră. Drumul de la Marea Roșie și până în China era parcurs în 200 de zile, dar practic, călătoria dura câțiva ani în funcție de interesele comerciale, odihnă și condițiile climatice.

Marele drum al mătăsii din Evul Mediu a devenit translatorul dialogului între civilizații, unde, alături de mătase, produsul principal era resursa informațională (idei, principii/gânduri și obiceiuri). Legăturile comerciale euroasiatice au contribuit la interdependența religiei, culturii și artei diferitelor popoare. Dialogul socio-cultural, schimbul comercial și informațional au servit, pentru multe popoare, ca resursă strategică.

La hotarul mileniilor, cu un interval de 500 de ani, are loc a treia renaștere a Marelui drum al mătăsii prin proiectul internațional feroviar: Istanbul – Pekin prin Asia Centrală (Marî, Tașkent, Alma-Ata) cu ramificare prin Afganistan spre India. Către acest traseu gravitează peste 4 state. În 1996, a avut loc un eveniment istoric – realizarea construcției magistralei feroviare Marî (Turkmenistan) – Mashhad (Iran), prin care se încheie linia de cale ferată pe întreaga distanță a magistralei.

Turcia planifică construcția, în viitor, a unui tunel pe sub Bosfor costul proiectului este de 1 mld. USD. China a realizat reconstrucția căii ferate de la țărmul Oceanului Pacific până la hotarul cu Kazahstan și are intenția ca, împreună cu țările ex-sovietice, să construiască coridorul de transport în direcția Rotterdam. Există o variantă medie a traseului Marelui drum al mătăsii prin Marea Neagră, Transcaucazia, Marea Caspică și Asia Centrală. Alegerea definitivă a direcției principale a magistralei transcontinentale va depinde de situația geopolitică din regiune.

Încă în 1990, a avut loc unirea căilor ferate din China și Uniunea Sovietică în Asia Centrală. Astăzi, stațiile de cale ferată „Drujba” (Kazahstan) și Alashankan (China) sunt principalele noduri de transport pe calea cea mai scurtă din China în Europa. Din cauza ecartamentului diferit la aceste stații feroviare are loc schimbarea boghiurilor la vagoane. Deși numărul de vagoane care tranzitează peste hotare este nesemnificativ, în anul 2000 pe aici au trecut circa 7 mln. tone de mărfuri și se așteaptă creșterea volumului acestora până la 12 mln. tone. Cu tempouri înalte crește traficul containerizat. În perioada 1996-2000, acest indicator a crescut de la 12 la 70 mii containere de mare tonaj, depășind „Transsiberianul” de peste 3 ori (22 mii de containere).

Renașterea Marelui drum al mătăsii a început odată cu deschiderea traseului de cale ferată Lianyungang – Hamburg – Rotterdam. Traseul este numit Coridorul de Nord al Magistralei Feroviare Transasiatice. Transportarea mărfurilor din marele port chinez Lianyungang la Hamburg (distanța – 11 mii km) durează 11 zile, iar pe calea maritimă – 20-30 de zile. Calea ferată ce trece prin Kazahstan este cu 1,5-2 mii km mai scurtă decât Magistrala Transsiberiană.

În 1993, Uniunea Europeană înaintează programul CORTECA (Coridorul de Transport Europa – Caucaz – Asia), care, ulterior, a primit denumirea „Renașterea Marelui drum al

mătășii”. La întrunirea de la Bruxelles, în problema coordonării și dezvoltării coridorului de transport, au participat Azerbaidjan, Armenia, Georgia, Kazahstan, Kârghâzstan, Tadjikistan, Turkmenistan și Uzbekistan. Rusia n-a fost invitată la această întrunire.

Obiectivele principale ale programului CORTECA sunt.

- dezvoltarea și intensificarea transportului și colaborarea în domeniul acordării de transport;
- coordonarea măsurilor în domeniul comerțului și transportului, la nivel regional, pe calea dezvoltării cooperării între state și cu Uniunea Europeană;
- colaborarea și schimbul cu know-how în domeniul transportului și comerțului la nivel regional;
- implementarea în practică a normativelor de drept comun în acordurile de comerț și transport;
- asigurarea compatibilității care reglementează documentația și procedurile interne în domeniul comerțului și tranzitului cu normele și standardele tehnice ale Uniunii Europene.

În 1994, la cea de a doua Conferință în probleme de transport (insula Creta), au fost discutate proiectele tehnice concrete ale programului CORTECA. Au fost examinate variantele posibile de construcție a magistralelor auto, feroviare, aeriene și maritime între stația de cale ferată Drujba din Kazahstan și portul Batumi la Marea Neagră, prioritate fiind acordată la două coridoare paralele:

1. Tașkent – Samarcand (cu ramificație spre Dușanbe și Termez) – Bairam-Ali – Așhabad – Turmenbași (Krasnovodsk) – Baku – Tbilisi – Poti și Batumi;
2. Aktiubinsk – Atârau (Guriev) – Baku – Tbilisi – Poti și Batumi.

La realizarea acestui proiect, participă atât firmele din țările Uniunii Europene, cât și instituțiile financiare mondiale și

investitorii străini. La următoarea întrunire (1997, Tbilisi), este confirmată strategia formării coridorului de transport în direcția latitudinală, ocolind Rusia.

Proiectul CORTECA este o alternativă a monopolului de transport rus cu ieșirea directă în Europa, în caz de agravare a situației geopolitice în Caucazul de Nord, determinată de conflictul cecen. Totodată, este evidentă aspirația Occidentului de a-și întări prezența militară în Caucazul de Sud sub pretextul protecției acestui proiect.

În anul 2000, la Conferința Internațională Euro-Asiatică (Sankt-Petersburg) a fost expusă concepția rusă a drumurilor de tranzit în baza formării axelor geoeconomice Vest-Est (incluzând Transsiberianul) și Nord-Sud (din Finlanda prin coridorul caspic în Asia de Sud). A fost creată grupa de lucru în problemele coridorului de transport „China – Kazahstan – Rusia – Belarus”.

Cu toate acestea, speranța la o renaștere rapidă a Marelui drum al mătășii, deocamdată, nu s-a îndreptățit. Situația geopolitică din Orientul Apropiat și Mijlociu nu favorizează realizarea programului. Totodată, există doar câteva state, în stare să propună varianta optimă a magistralei transeuroasiatice – Rusia, Kazahstan și China.

2. Magistrala Transsiberiană. După ieșirea Rusiei la Oceanul Pacific, întinderea mare a statului a devenit un factor de reținere de dezvoltare social-economică. Ținându-se cont de condițiile climatice sezoniere, pentru a ajunge din capitală la periferiile estice erau necesari trei ani. În epoca lui Petru I, tempourile vieții imperiului au crescut, dar chiar și la începutul secolului al XIX-lea, curierul de stat, pentru a străbate peste 6400 km din Sankt-Petersburg la Irkutsk, avea nevoie de 35 de zile.

În 1857, guvernatorul general al Siberiei de Est, N.N. Muraviev-Amurski, ridică problema construcției căii ferate în Extremul Orient. Se presupunea unirea Amurului navigabil cu Golful De-Kastri din Pacific.

Pe timpul domniei lui Alexandru al III-lea, în 1892, ministrul căilor de comunicație S.Iu. Vitte, din nou, ridică problema construcției căii ferate din partea europeană a Rusiei până la Vladivostok. Această idee a fost susținută de țareviciul Nicolai al II-lea. În Hotărârea Comitetului pentru construcția magistralei, se spunea că „Calea ferată siberiană” este un lucru mare de stat și că drumul feroviar trebuie să fie construită de ruși și din materiale rusești. Construcția Magistralei Transsiberiene a început în același timp din două părți – de la Celiabinsk și Vladivostok, în condiții climatice destul de aspre, dar cea mai dificilă problemă constă în asigurarea construcției cu brațe de muncă. Cea mai mare parte dintre constructori erau exilații, deținuții și soldații (ostașii). În toiu lucrărilor de construcție a Transsiberianului, lucrau până la 90 mii de oameni. După tempourile de construcție (10 ani), după lungime și dificultăți, nu avea analog în lume. Pentru construcția magistralei, a fost cheltuită o sumă astronomică pentru acele vremuri – peste 500 mln. de ruble. Construcția magistralei a fost terminată în 1916. Traversarea de la Moscova la Vladivostok s-a micșorat de la câteva luni la 10 zile, iar mărfurile erau expediate la extramitățile magistralei de 1,5 ori mai rapid decât pe cale maritimă.

Construcția magistralei a influențat foarte mult dezvoltarea Siberiei. În primii zece ani după construcția Transsiberianului, populația din această regiune a crescut de 2 ori.

Lungimea Transsiberianului de la Celiabinsk la Vladivostok este de 7,5 mii km, iar de la Moscova – peste 9400 km. Trenurile-container ating distanța de 10 mii km (Nahodka-Brest) în doar 9 zile, iar pe cale maritimă (Japonia-Germania) în 17 zile. Actualmente, această cale ferată este electrificată.

Magistrala Transsiberiană ocupă un loc de bază în Geopolitica Rusiei. Principala resursă strategică „Transsiberianul” constă în stabilitatea politică a Rusiei. Istoria

magistralelor transcontinentale euroasiatice demonstrează că eficacitatea lor depinde nu numai de reducerea taxelor vamale și altor bariere, dar și de factorii geopolitici. Este evident că, în secolul XX, nu s-a reușit formarea unei alternative a Magistralei Transsiberiene.

Un rol important în spațiul geoeconomic îl dețin nodurile de comunicație – punct în care se intersectează nu mai puține de 2-3 linii ale unuia și aceluiași tip de transport. De regulă, nodurile de comunicație (joncțiunile de transport) exprimă interesele economice ale marilor puteri ale lumii. Nodurile de transport tehnogene sunt o creație a omului, având multiple funcții geopolitice și geoeconomice (regim preferențial pentru accelerarea fluxurilor materiale, baze militare care asigură interesele economice ale marilor puteri mondiale etc.). În istoria comunicațiilor mondiale, un loc deosebit revine marilor canale, poduri, tuneluri și altor construcții.

Cele mai importante noduri de comunicație acvatică ale Terrei sunt:

3. **Canalul Suez** – canal navigabil fără ecluze, care unește Marea Mediterană cu Marea Roșie. Acest canal scurtează distanța maritimă dintre porturile Oceanului Atlantic și Oceanului Indian cu 8 – 15 mii km. Zona Canalului Suez este considerată ca hotar geografic convențional între Asia și Africa. Canalul a fost oficial dat în exploatare pentru navigație la 17 noiembrie 1869. Lungimea canalului este de aproximativ 163 km, lățimea 120-150 m, adâncimea 13-15 m. Canalul este anual traversat de 13-14 mii de nave, cu 300-400 mil tone de mărfuri. Lui îi revin peste 20% din transportul mondial de petrol și produse petroliere și 15% din traficul mondial de mărfuri pe ocean.

Canalul a devenit cea mai cunoscută cale pe apă în istorie între Vest și Est. Cu patru mii de ani în urmă, din ordinul faraonului egiptean, a fost săpat un canal cu apă dulce între fluviul Nil și Marea Roșie, care a existat 500 de ani. Din

motivul siguranței militare, în feudalismul timpuriu, canalul a fost astupat (închis).

Arhitectul principal al Canalului Suez este antreprenorul și diplomatul francez Ferdinand Marie Lesseps (1804-1894). În 1854, primind concesiunea egipteană asupra construcției Canalului (fi moare soția și unul dintre feciori, i se termină cariera de diplomat), Lesseps s-a dedat întru totul acestei construcții. În 1869, construcția canalului a luat sfârșit.

Canalul Suez este cheia către drumul spre India, și guvernul britanic, în consecința unei diplomații abile, cumpără canalul de la egipteni. Din 1875 și până la începutul Celui de-al Doilea Războiului Mondial, în urma exploatării canalului, Marea Britanie capătă un venit de peste 50 mld. lire sterline.

După ocuparea Egiptului de către forțele militare engleze, Canalul Suez a devenit principala bază militaro-strategică în Orientul Apropiat. În 1956, Egiptul naționalizează Canalul Suez în pofida intervenției directe a Marii Britanii, Franței și Israelului. În urma agresiunii israeliene din 1967, Canalul Suez a încetat să mai funcționeze și s-a transformat în hotar între națiunile ce se dușmănesc. Creșterea prețului la petrol a grăbit reconstrucția și deschiderea canalului pentru navigație în 1975.

4. Canalul Panama – calea artificială dintre Oceanul Atlantic și Oceanul Pacific. Ideea construcției durează câteva secole. Pe istmul Panama, în urma convorbirilor cu Guvernul Columbiei, Ferdinand Lesseps intenționează să construiască din nou un canal, dar societatea pe acțiuni formată de el a dat faliment. În această perioadă, pe arena mondială, a apărut o nouă mare putere politică – SUA, care câștigă competiția cu Marea Britanie, Franța și Spania pentru influența geopolitică în emisfera de Vest și dreptul exclusiv pentru construcția canalului – în 1903, SUA, prin forță militară, anexează o parte din teritoriul Columbiei, unde se proclamă Panama ca stat independent. Drept compensație, prin tratatul panamezo-american, din 1903, SUA primește, pentru o perioadă

nelimitată, dreptul de a exploata canalul. Din 1904, începe construcția canalului care se finalizează în 1914, oficial fiind deschis în 1920. Canalul Panama are o lungime de 81,6 km și o adâncime de 13,7 m., fiind tranzitat anual de 13-14 mii de nave. Canalul scurtează distanța maritimă dintre țărmurile de est și vest ale SUA și Canadei de 2,5-3 ori sau cu 24-25 de zile decât în jurul Americii de Sud.

În anul 2000, Canalul Panama este transmis sub jurisdicția Statului Panama, dar SUA își păstrează bazele militare – maritime și aeriene, în această regiune. De facto, Canalul a rămas „zonă de interes vital” pentru SUA.

Dezavantajul este că prin acest canal nu pot circula tancurile petroliere gigant, datorită lățimii reduse din zona ecluzelor. Canalul Panama poate deveni principalul izvor de venit pentru țările latino-americane, care se evidențiază printr-o instabilitate politică și putere coruptă.

Canalele Suez și Panama reprezintă nu numai noduri de comunicații în spațiul geoeconomic, unde este concentrată circulația mărfurilor, dar și poli geostrategici de geopolitică. Interesul multor state se intersectează în aceste zone.

5. **Eurotunelul** – unul din cele mai grandioase proiecte din a doua jumătatea a secolului XX a devenit construcția tunelului sub La Manche. Ideea legăturii terestre a Angliei cu Lumea Veche aparține lui Napoleon. Mult timp, construcția tunelului a fost blocată din cauza relațiilor tensionate dintre Franța și Marea Britanie (rivale permanente).

Numai la începutul secolului XX, după semnarea acordului anglo-francez, care a stat la baza Antantei, se renaște ideea proiectului tunelului. Războaiele mondiale și crizele economice, din nou, amână construcția tunelului. În 1983, a fost semnat contractul anglo-francez, și Guvernul conservator Thatcher reia lucrul asupra proiectului. În 1985, se începe construcția tunelului sub Canalul Mânecii, care este dat în exploatare în 1995. Eurotunelul are o lungime de 51,5 km,

adâncime de 150 m și este parcurs de un tren cu 28 vagoane (pe care sunt îmbarcate autovehicule), care parcurge distanța în aproximativ 20 minute în regim de mare viteză (160 km/h). Pe calea apei deplasarea are loc în 1,5-2 ore. Legătura Paris – Londra se reface în 3 ore. Eurotunelul înregistrează anual un trafic de 6-6,5 mil. persoane și 2,5-3,0 mil tone mărfuri.

Pe fundul Canalului Mânecii au fost construite trei tunele (unul tehnic), care sunt asigurate cu sistem de apărare contra teroriștilor și a incendiului.

6. Calea acvatică transcontinentală europeană Rin-Main-Dunăre are o istorie milenară. Ideea unirii Rinului cu Dunărea a apărut în anul 1783 și aparține regelui german, dar, din cauza greutăților tehnice, prima încercare de a construi Canalul Main – Dunăre s-a terminat fără succes. A doua încercare a fost întreprinsă de regele Bavariei. Canalul navigabil a fost construit între 1839 și 1846, cu o lungime de 178 km, adâncime – 1,5 m și lățime – 16 m. Canalul, înzestrat cu 100 de ecluze prin care puteau trece vasele cu o capacitate de 120 tone, a fost folosit efectiv până în 1863, când, din cauza construcțiilor rapide ale căilor ferate, el a devenit inconcurent.

În 1921, se formează societatea pe acțiuni „Rin – Main – Dunăre” cu dreptul de a construi canalul, hidrocentrale și de a le exploata până în 2050. Până în anii 90, societatea a construit 58 de hidrocentrale mici. Ideea formării căii acvatice transcontinentale a fost susținută de conducătorii Germaniei naziste.

În 1992, are loc deschiderea oficială a Canalului Main-Dunăre. Calea acvatică transcontinentală a unit 17 state europene. De la Rotterdam până în Delta Dunării a fost construită principala cale acvatică din Europa, cu lungimea de 3500 km. Canalul Main – Dunăre are o lungime de 171 km, lățime – 55 m și adâncime – 4,25 m. Aici sunt construite 16 ecluze cu o lungime de 190 m și lățime de 12 m. Capacitatea de încărcare a navelor poate ajunge la 1800 tone. Dar navigația pe

tot traseul de la Rotterdam până la Sulina în Delta Dunării, este neefectivă. Transportul mărfurilor din porturile Dunării Inferioare până la Rotterdam este mai efectiv pe cale maritimă (se reduce timpul și cheltuielile la o unitate de încărcătură).

Prin acest canal, România s-a integrat geoeconomic cu Europa Occidentală.

7. **Magistrala Panamericană** – reprezintă cel mai larg coridor de transport de pe glob, cu o lungime de 15000 km, iar împreună cu șoselele Transcanadiană, Transamericană și Transbraziliană ajunge la peste 35000 km lungime. Panamericana face legătura între Fairbanks (Alaska) și Puerto Mont (Chile), străbătând continentul de la Nord la Sud. Magistrala Panamericană reprezintă o rețea de drumuri autorutiere care leagă țările Americii de Nord, Centrale și de Sud. Hotărârea despre construcția magistralei a fost adoptată în 1923 la a V-a Conferință Panamericană, care a avut loc în Chile. Magistrala Panamericană reprezintă un exemplu concret de realizare a proiectului geoeconomic în concepția geopolitică de panamericanizare. În 1899, conform Doctrinei Monroe „America pentru americani”, din inițiativa SUA, se creează Uniunea Panamericană, reorganizată, în 1984, în Organizația Statelor Americane.

Istoria construcției marilor comunicații ne mărturisește despre energia nesecată a omenirii, capabilă să înfrângă obstacolele naturale, politice și economice în calea spre formarea spațiului multidimensional al Terrei, dar nu s-au putut realiza toate proiectele. În sec. XX, au rămas irealizabile proiectele de prelungire a căii ferate Bagdad, până în India; a magistralei transafricane, de la Cairo până la Capetown; a magistralei transsahariene în Africa de Vest, Franceză și multe altele, dar locul ideilor nerealizate este preluat de unele proiecte și mai ambițioase.

§ 6.3. Modificări geoeconomice în dezvoltarea sistemului de transporturi și telecomunicații

Transportul și căile de comunicație ocupă un loc central în cadrul activităților economice. Ele reprezintă un adevărat „sistem vascular” al economiei mondiale. Marile fluvii istorice, traseele oceanice, căile feroviare și auto-magistralele, sistemul informațional mondial formează carcasa de comunicații a Planetei și creează fundamentul dialogului dintre civilizațiile umane. Prin intermediul acestora, se realizează deplasarea în spațiu a bunurilor sau a oamenilor în scopul satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale societății omenești. Sistemul de transport comunicațional asigură legătura dintre materia primă – producție – consum, între reședință și locul de muncă, între generatorul de informație și receptorul acesteia etc. Transporturile facilitează apropierea dintre așezările umane, țări și continente; scoate din izolare țări și zone situate la distanțe mari, atrăgându-le în circuitul economic mondial.

Transporturile, prin volumul și structura lor, determină, în mare măsură, nivelul și ritmurile de dezvoltare a economiei mondiale sau naționale. Ele determină specializarea funcțională a teritoriului și constituie baza materială a diviziunii muncii (național, regional, internațional). Transporturile influențează esențial asupra formării prețului la mărfuri (cheltuieli de transport). Ele asigură un număr mare de locuri de muncă, în medie, 5-10% din total (în SUA – 5 mil. angajați, Franța – 400000). Dezvoltarea transporturilor și apariția de noi mijloace de transport perfecționate și specializate au permis specializarea și schimbul de activități, formarea pieței interne și a celei mondiale, dezvoltarea comerțului pe plan intern și internațional etc.

Dezvoltarea economică a unei țări și a economiei mondiale nu poate fi concepută fără transporturi.

Transporturile și comunicațiile constituie o ramură foarte complicată și include următoarele subramuri:

- tradiționale – transportul rutier, acvatic, feroviar;
- moderne – transportul aerian, prin conducte, electric, telecomunicațiile (telefonia, telegrafia, telecopierea – fax, Internetul etc.).

Principalii parametri ai sistemului mondial al transporturilor sunt: lungimea totală a rețelei de transporturi, care astăzi depășește 35 milioane km; densitatea medie a rețelei de transport (22 km/100 km²); numărul de lucrători care activează în acest sector (peste 100 milioane de oameni); traficul de mărfuri (peste 100 miliarde t/an) și traficul de pasageri (circa 1 trilion oameni/an), fiind indicele cel mai „productiv” etc.

PTȘ a introdus modificări substanțiale în transporturi. Fiecare categorie de transport a cunoscut, pe parcursul secolului XX, o evoluție deosebită, capabilă în prezent să asigure un volum fără precedent al traficului de mărfuri și pasageri, a legăturii cu cele mai diferite zone ale globului. Pentru aceasta, au fost întreprinse ample lucrări în cel puțin 3 direcții prioritare: modernizarea, îmbunătățirea continuă a mijloacelor de transport ca volum, capacitate, viteză, eficiență și organizarea riguroasă a fluxurilor de transport tot mai mari și mai frecvente. Totodată, s-au produs modificări importante calitative ale rețelei de transporturi. A crescut lungimea căilor ferate electrificate și de mare viteză, a autostrăzilor, a conductelor de diametru mărit (100 – 150 cm). A crescut volumul de mărfuri transportate, în ultimii 40 de ani, de 7 ori, iar către 2010 va spori încă de 1,2-1,3 ori.

În traficul mondial de mărfuri se evidențiază transporturile maritime, ponderea cărora a crescut de la 52% la circa 62%. Aceeași situație se înregistrează și cu ponderea transporturilor cu autoturisme personale în traficul de pasageri – de la 57% la 60%.

Se produc modificări importante în structura încărcăturilor între diferite tipuri de transporturi. Astfel, în traficul de mărfuri, raportul dintre transportul feroviar și principalul lui concurent, transportul auto, s-a modificat de la 4:1 până la 1,2:1, în viitorul apropiat ponderea lor se va egala. Ponderea conductelor a crescut de la 4,2% până la 12,8%. În traficul de călători, transporturile aeriene s-au apropiat ca pondere de transporturile feroviare, respectiv 10% și 10,2%.

Transporturile feroviare concurate puternic de cele rutiere, aeriene și navale și-au menținut importanța dobândită datorită avantajelor deosebite pe care le prezintă: capacitate mare de transport, frecvență sau regularitate, siguranță în exploatare, viteză sporită, de la 70-80 km/h la începutul secolului XX, la 200-250 și chiar la 300 km/h, în prezent, cost redus. Lungimea căilor ferate a crescut de la circa 1 mln. km la începutul secolului XX, la 1,6 mln. kmm în prezent. În ultimele decenii, s-a extins rețeaua de căi ferate în țările din Europa Centrală și de Est, din Africa, Asia, America Latină și Australia. Au fost construite noi căi ferate în zone izolate greu accesibile. S-au modernizat unele trasee care au fost dublate și electrificate, s-a modernizat și materialul rulant (de la locomotivele cu ardere internă, la locomotivele Diesel și electrice), s-au construit noi linii speciale pentru trenurile de mare viteză, după noi concepte tehnologice (monorai, pernă de aer etc.). Totodată, a fost introdusă comanda și semnalizarea automată a circulației, ceea ce permite o sporire considerabilă a traficului și creșterea siguranței în transport.

Evoluția transporturilor feroviare a generat și apariția unei categorii speciale de transporturi – a transporturilor cu feribotul și a metroului (1863 – Londra). Transportul cu feribotul asigură continuitatea peste un mediu acvatic a rețelelor feroviare. Feriboturile sunt nave speciale pe care staționează vagoane de cale ferată, fiind transportate de pe un mal pe altul.

După importanță, putem menționa următoarele magistrale feroviare:

- Transsiberianul – 9476 km, 9 zile, pe apă 17 zile. (Moscova-Omsk-Irkutsk-Vladivostok) (1890-1900), capacitatea de transportare peste 1,5 tr. Tone;
- Sofia-București-Chișinău-Moscova;
- New York-Chicago-San Francisco;
- Transcanadianul (San-Francisco-Vancouver);
- Transaustralianul (Perth-Sydney) W-E etc.

În dezvoltarea transporturilor feroviare, un rol important îl au tunelele:

- Seikan (Japonia)-Honshii-Hokkaido – 53,8 km (1988);
- Huntington Lake (SUA, munții Stâncosi) – 33,0 km;
- Simplon (Elveția-Italia) – 19,8 km (1905);
- Appeninul (Franța-Italia) – 18,5 km (1931).

În domeniul **căilor rutiere**, s-a construit o rețea mondială de șosele (24 mil.km), s-a modernizat o mare parte a drumurilor, s-au construit autostrăzi cu 6-8 benzi și rețeaua acestora continuă să crească, mai ales în SUA și în țările vest-europene continentale, autostrăzi, drumuri de altitudine, a crescut viteza automobilului de la 15-25 km/h la 250-300 km/h etc.

Cele mai importante magistrale rutiere sunt:

- Autostrada Pacific – Panamericană (Fairbanks-Puerto Montt) – începută în 1942 – 15000 km, iar împreună cu tronsonul canadian și amazonian – 35 mii km;
- New York-Los Angeles;
- Magistralele europene: E.30 (Rotterdam-Moscova); E.35 (Amsterdam-Roma); E.60 (Brest-Constanța) etc.
- Magistrala Istanbul-Teheran-Delhi-Calcutta;
- Autostrada Tomei (Japonia)-Tokyo-Osaka-Kobe etc.

Se extinde construcția autobanelor în Europa. Ele sunt – automagistrale care au drept scop legătura rapidă dintre cele

mai importante centre economice ale țărilor vest-europene. Primele autobane au fost construite în nordul Italiei (1920) și în Germania (1921, dintre Basel și Frankfurt).

Transporturile maritime s-au aflat într-o continuă revoluție tehnică și tehnologică, evoluând de la navele cu pânze la navele cu aburi și apoi la cele cu motoare Diesel. Astăzi, se construiesc nave maritime cu capacități foarte mari – de peste 500 mii tone dedweight (tdw). Totodată, a crescut viteza navelor de la 8 noduri (1 nod = 1852 m/oră) la 22-35 de noduri, confortabilitatea, deseori și securitatea. Au fost introduse cursele charter, cu reduceri considerabile ale prețului biletelor, ceea ce a condiționat dezvoltarea turismului internațional.

În ultimul deceniu al secolului XX, s-a extins transportul de mărfuri containerizat, care asigură operativitate în procesul de încărcare – descărcare – trasbordare a mărfurilor, o corelare a diferitelor tipuri de transport, o scădere a cheltuielilor de transport și o creștere a eficienței. Flota de nave transportatoare de containere (Prima dată apare în 1968, pe traseele Oceanului Atlantic) numără peste 1110 nave, cu o capacitate sumară de 3 mil. unități, iar parcul de containere a depășit 6 mil. de bucăți. Circa 200 de porturi maritime realizează operațiuni complexe de încărcare/descărcare a containerelor, însumând un trafic anual de circa 70 mil. de unități sau circa 40% din încărcăturile totale. Sub acest aspect, se evidențiază următoarele porturi: Rotterdam, Singapore, Kaoshing, New York, Kobe și Hamburg.

Un loc deosebit, în spațiul geoeconomic, îl dețin nodurile de comunicație, cum sunt canalele, strâmtoarele sau tunelele subacvatice. Ele dau posibilitatea de-a controla diferite zone ale lumii din punct de vedere geoeconomic, militar sau geopolitic.

Transporturile aeriene au încetat să mai fie un mijloc de transport luxos și neprofitabil, fiind preferat pentru rapiditatea transporturilor, pentru confortul și siguranța zborurilor la mare distanță. Modificări deosebite s-au produs în a doua jumătate a

secolului XX, când apar avioanele supersonice (2000 km/h), cu mare autonomie de zbor. Tot în această perioadă, a crescut mult numărul liniilor aeriene (lungimea totală a liniilor aeriene este de circa 4 mld. km), care leagă cele mai îndepărtate metropole, regiuni de atracție turistică, porturi etc.; a crescut numărul companiilor aeriene (în prezent, există în lume circa 900 de companii aeriene, din care 500 – cele mai mari efectuează transporturi internaționale); a crescut numărul de aeroporturi (circa 30 mii, din care peste 400 deservește linii aeriene internaționale, cele mai mari aeroporturi: Chicago, New York, Los Angeles, Dallas, Paris, Miami, Washington, Boston, Honolulu, Frankfurt am Main etc.); s-a perfecționat aparatura de navigare și a sistemelor radar de urmărire și control etc., ceea ce a făcut din transporturile aeriene un puternic concurent pentru celelalte tipuri de transport.

Transporturile aeriene dețin, în prezent, 80% din traficul internațional de călători. Circa 90% din traficul aerian de mărfuri revine țărilor dezvoltate. Comunicațiile aerospațiale constituie un domeniu aparte al transporturilor, un domeniu în care se remarcă SUA (cu centrul Houston) și Rusia (Baikonur). Pe lângă aceste două state, se înscriu și Franța, Marea Britanie, China, Japonia, Brazilia, India ș.a. Ele au un rol important pentru cercetarea resurselor terestre și marine și a comunicațiilor cu ajutorul sateliților, programe ce solicită mari investiții și o tehnologie pe care, în prezent, îl dețin un număr redus de țări.

Telecomunicațiile și comunicațiile spațiale, ca rezultat al PTȘ, au înregistrat cele mai spectaculoase modificări structurale și spațiale. Pe lângă telegrafie (1794, Franța), telefonie (primul aparat telefonic a apărut în 1876, SUA), poșta, apar noi tipuri de rețele de telecomunicații:

- rețeaua de teledistribuire – difuzarea de imagini prin cablu sau fibre optice – rețele comunitate tot mai difuze (antene parabolice), teleeducație, teletransmisie;

- telematica și teleinformatica, transmiterea de informații pe cale electronică (Internet, Minitel, telefonie mobilă, video-telefonie etc.);
- telecopierea (fax).

A crescut capacitatea și viteza de transmisie, au devenit frecvente computerizarea și comunicațiile prin sateliți și fibre optice.

Omenirea a început secolul XXI-lea cu 1 mld de posturi de televiziune, circa 1 mld. de telefoane și 2 mld posturi de radio.

Telecomunicațiile au început să joace pe piața mondială un rol din ce în ce mai mare (600 mld. de dolari anual sau aproape jumătate din PIB-ul Franței). Și-au extins aria geografică firmele, mai ales cele de IT, în Europa Centrală și de Est, în Asia și America Latină.

Un salt spectaculos a înregistrat Asia-Pacific, a cărei cifră de afaceri a depășit-o pe cea a Europei (22% din total) și este pe cale să o întrecă și pe cea a Americii de Nord (cu 27% din total).

Internetul este considerat cea mai spectaculoasă formă a telematicii. Racordarea și accesul la Internet a implicat peste 150 mil. operatori (2000). Aproape jumătate din ei sunt în SUA, 25% în Europa, 20% în Regiunea Asia-Pacific. Printre cei mai mari operatori (cu peste 10 mil. de vizitatori pe lună) se numără American On Line (AOL), Yahoo, Microsoft, Disney, Compaq ș.a. În prezent, Internetul este utilizat de peste 600 mil. persoane (2002).

Un rol important în telecomunicațiile mondiale revine telefoniei, care a evoluat rapid în domeniul performanțelor, mai ales în ultimul deceniu. În 2002, erau instalate pe Terra peste 1 mld. de linii principale, și vândute peste 500 mil. aparate telefonice mobile. Cele mai mari companii în domeniu sunt Nokia (Finlanda), care, în 2000, deținea o treime din vânzările

mondiale, Motorola (21%), și Ericsson (16%).

Noi tipuri de telecomunicații sunt pe cale de a se naște, astfel capabile să fie conectate în orice moment, oriunde, aparținând, deja, la ceea ce unii filosofi numesc „spațiul virtual mondial”, o „totalitate mondială instantanee”.

Tendențe de dezvoltare a transportului

Un transport eficient reprezintă un aspect al calității vieții, maximizarea rezultatelor activității conducând la numeroase și permanente tendințe și evoluții.

Una din principalele tendințe actuale ale evoluției transporturilor o reprezintă **transporturile multimodale** (trafic combinat). Transportul multimodal, după cum afirmă mulți cercetători, este transportul viitorului.

Transportul multimodal este un transport „din poartă în poartă” cu participarea a două sau a mai multor tipuri de transport, utilizând o unitate specializată de transport și un document unic de transport, cu mențiunea că toate responsabilitățile de ordin economic, vamal, de asigurare sunt preluate de către un singur agent de transport multimodal.

Transportul combinat reprezintă o variantă simplificată a transportului multimodal și practică anterior acestuia, este un transport „din poartă în poartă”, cu participarea a două sau mai multor tipuri de transport, care utilizează unități specializate de transport, însă nu realizează cerințele transportului multimodal în ceea ce privește responsabilitatea preluată de un singur agent și folosirea documentului unic de transport pe întreg lanțul de transport.

Sistemele de transport multimodal, respectiv, combinat, au avantaje, în primul rând, pentru beneficiarii de transport, dar și pentru transportatori și economia națională (reducerea poluării mediului, a consumului de energie și combustibil).

Transportul multimodal este organizat ca un sistem complet atât la nivel național, cât și la nivel internațional, cu scopul de a realiza transporturi sigure și mai rapide decât alte tipuri de transport.

În ultimii ani, se înregistrează o tendință de dezvoltare a transportului feroviar de călători și de mărfuri în majoritatea țărilor, datorită PTS. În planul inovației tehnice, lideri sunt: Europa, Japonia și America de Nord. În condițiile creșterii concurenței celorlalte mijloace de transport, a rezultat tendința de creștere a vitezei în transporturile feroviare în țările industrializate și de dezvoltare a rețelelor suburbane și a numărului trenurilor de marfă în țările în dezvoltare.

Tendințele ascendente se observă la producția mijloacelor de transport. Numai în anul 2004, producția de autovehicule a înregistrat creșteri substanțiale – peste 50 mil. bucăți. Un loc important îl are și tendința călătoriilor individuale vis-à-vis de creșterea numărului de automobile (în SUA, la 1000 locuitori, revin 600 automobile, în Europa Occidentală – 400-500, în țările aflate în tranziție – sub 100).

O altă tendință în transporturi o constituie reducerea consumului de energie și combustibili, care se regăsește în cel puțin trei direcții:

- tehnologică – pe calea modernizării motoarelor, prin reducerea masei tari și a mijloacelor de transport;
- structurală – prin intermediul modificării structurii traficului, pe tipuri de transport, în direcția creșterii rolului celor mai eficiente tipuri din punct de vedere al consumului energetic – maritim și prin conducte;
- de exploatare – prin sporirea masei de încărcături și a capacităților de transport sau reducerea curselor în gol și staționărilor.

Tendințele de reducere a costurilor de transport prin sporirea capacității de transportare a mijloacelor de transport, mai ales maritim.

§ 6.4. Sistemele de comunicații ale viitorului (secolul XXI)

În prezent, există numeroase proiecte ce prevăd crearea coridoarelor de transport transcontinentale între polii mondiali de dezvoltare economică și tehnologică în Europa Occidentală, în Regiunea Asia-Pacific și America de Nord. Principalele direcții de constituire a sistemului comunicațional al viitorului prevăd:

1. Organizarea coridoarelor (sau sistemelor) multimodale de transport, care cuprind transporturile feroviare, auto, maritim, prin conducte, cât și telecomunicațiile. La intersecția principalelor coridoare multimodale se formează noduri comunicaționale, care, în condițiile regimului preferențial, asigură calitatea deservirii și multiple servicii. Ca rezultat, are loc trecerea rapidă a mărfurilor, capitalului industrial și financiar, intensificarea schimburilor culturale și informaționale. Crește rolul colaborării internaționale, se intensifică eforturile comune pentru înlăturarea barierelor vamale și tarifare etc.

Importanță majoră economică, militară, politică, socială și culturală capătă comunicațiile informaționale. Industria mijloacelor de comunicație a devenit cea mai dinamică ramură a economiei țărilor dezvoltate.

Una din resursele strategice ale societății devin telecomunicațiile, care au ca obiect transportul instantaneu al informației.

În secolul XXI, se va produce o „revoluție” mondială în spațiul aerian, o parte a căruia, o perioadă îndelungată, a fost închis deasupra Oceanului Arctic, Polului de Nord și mărilor din Orientul Extrem, în zona de responsabilitate rusă. După deschiderea acestui spațiu către mijlocul secolului al XXI-lea, 75% din traficul aerian mondial se va efectua prin Arctica.

În secolul XXI, se vor uni sistemele de transport ale Eurasiei și Americii, formând un sistem mondial transcontinental.

2. Crearea sistemului comunicațional euroasiatic. Un mare eveniment al secolului XXI a devenit formarea unui mare sistem comunicațional al continentului euroasiatic, format de Marele drum al mătășii, de magistralele Asiei, Americii de Nord și Arcticii. Principalele proiecte sunt:

- a) Magistrala auto-feroviară Asia-America de Nord: Singapore – Bangkok – Beijing – Iacutsk – tunelul sub strâmtoarea Bering – Vancouver – San-Francisco. Va fi unul din cele mai mari proiecte ale acestui secol și va costa 50 miliarde de dolari americani, comparabil cu proiectul creării unei nave cosmice. În urma construcției acestei magistrale, se vor reduce cheltuielile de transport; se va micșora distanța: va crește viteza, capacitatea și siguranța; se va face valorificarea marilor teritorii; Europa va avea legătură directă cu America etc.;
- b) Construcția căii ferate arctice (Polară-Siberiană) va permite atragerea, în circuitul economic, a resurselor naturale din această regiune și va reduce distanța dintre Europa și America;
- c) Magistrala transcontinentală Europa-Rusia-Asia-America (ERAA), prevede unirea rețelei de drumuri euroasiatice cu magistrala panamericană, care își are începutul în Alaska, printr-un coridor internațional rapid. Proiectul prevede construcția autobanului Hamburg-Berlin-Varșovia-Minsk-Moscova-Ecaterinburg-Novosibirsk-Krasnoiarsk-Irkutsk și mai departe spre Ciukotka, și prin tunelul de sub strâmtoarea Bering spre Alaska. Ramificarea de la Ekaterinburg, Varuni, Rusia cu Kazahstan și India, iar de la Irkutsk – prin Mongolia și China –

cu Vladivostok și Coreea. Însă proiectul a fost obstrucționat de geopolitica reală. E puțin probabil ca SUA să adopte crearea coridorului comunicațional, care ar întări blocurile geopolitice continentale Europa Occidentală-Rusia-China și Rusia-India.

- d) Construcția tunelelor sub strâmtoarea tătară (unirea Sahalinului cu continentul, începută în 1951-1953, dar conservată) și sub strâmtoarea Laperuz (Hokaido-Sahalin, L – 11,7 km), va uni Japonia cu Europa și alte proiecte.

3. Formarea **Coridoarelor de transport europene.**

Primele proiecte au fost elaborate la sfârșitul anilor 30 ai secolului XX de către economiștii germani, care presupuneau construcția autobanelor (șoselelor): Hamburg-Berlin-Odesa-Crimea; Sankt-Peterburg-Kiev-Odessa și magistrala feroviară – München-Vinița-Rostov, proiecte ce n-au fost realizate.

Cursul strategic al Uniunii Europene constă în dezvoltarea comunicațiilor transeuropene. După căderea „cortinei de fier”, destul de actuale au devenit problemele de integrație a rețelelor de transport europene, condiționate de deschiderea perspectivelor pentru comerț și economie, îmbunătățirea comunicațiilor între Estul și Vestul Europei. În 1994, Cea de-a Doua Conferință Paneuropeană pe Transport, care a avut loc în insula Creta, a determinat nouă coridoare comunicaționale prioritare, ținând cont de direcțiile strategice de circulație a mărfurilor și pasagerilor. Realizarea acestui proiect se prevede către anul 2010 și va costa 50 mld eq. Principalele coridoare de transport sunt:

1. Helsinki-Tallinn-Riga-Kaliningrad-Gdansk / Kaunas-Varșovia și mai departe spre Berlin, cu o lungime de 1000 km. Are drept scop integrarea țărilor baltice (Estonia, Lituania, Letonia) și Poloniei în scopul geoeconomic și socio-cultural al Europei Occidentale. Se

prevedea realizarea acestui proiect către 2005 prin construcția coridoarelor feroviare și auto. Una din direcțiile traseului va trece pe teritoriul enclavei ruse – Kaliningrad (fosta Prusie de Est). Între Helsinki și Tallinn, se prevede lărgirea legăturilor cu ajutorul paromului, iar, în viitorul îndepărtat, e posibilă construcția tunelului pe sub Golful Finic.

2. Berlin-Varșovia-Minsk-Moscova (calea ferată și automagistrală), cu o lungime de 1830 km va fi principala axă de comunicație dintre Est și Vest, care va uni Germania cu Rusia. Și în trecut, această direcție avea o importanță strategică. Acest coridor de transport este chemat să accelereze și să ieftinească deplasarea pasagerilor și mărfurilor, să stimuleze dezvoltarea comerțului între Vest și Est.
3. Berlin / Dresden-Wrocław-Katowice / Cracovia-Lvov-Kiev (cale ferată și automagistrală) cu lungimea de 1640 km va uni Ucraina de Vest cu Germania.
4. Dresden / Nürnberg-Praga-Viena / Bratislava-Győr-Budapesta-Arad-Constanța / Craiova-Sofia-Salonic / Plovdiv-Istanbul cu o lungime de 3285 km, are menirea de a integra țările Europei Centrale și de Sud-Est: Cehia, Slovacia, Ungaria, România și Bulgaria într-o rețea unică europeană de comunicație și de a oferi Europei de Vest ieșirea la Marea Neagră.
5. Trieste-Ljubliana-Budapesta-Bratislava-Lvov (cale ferată și automagistrală) cu o lungime de 1595 km, va restabili legăturile istorice ale fostului Imperiu Austro-Ungar și posibilitatea de a avea ieșire la portul liber Trieste-Sloveniei, Slovaciei, Ungariei și Ucrainei de Vest. Pe acest coridor de transport se prevede construcția căii ferate între Ljubliana și Budapesta.
6. Gdansk-Katowice-Yilina oferă Slovaciei ieșirea la Marea Baltică și întărește axa comunicațională a Poloniei (Nord-

Sud).

7. Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Plovdiv-Burgas-Varna (automagistrală și cale ferată) cu o lungime de 905 km, unește porturile Mării Adriatice și Mării Negre în Balcani și dă posibilitate Macedoniei de a avea ieșire la ele.
8. Al optulea coridor de transport (fluviul Dunărea) cu o lungime de aproximativ 1600 km unește toate țările dunărene și viitorul lui depinde de situația geopolitică din Balcani. În urma conflictelor militare în fosta Iugoslavie, navigației dunărene i-a fost pricinuită o mare pierdere.
9. Helsinki – Sankt-Petersburg – Moscova / Pskov – Kiev – Chișinău – București – Dmitrovgrad – Alexandroupolis (automagistrală și cale ferată) este cel mai lung coridor de transport (circa 3400 km), închide rețeaua comunicațională a Europei în est. Pe lângă direcțiile principale ale acestui traseu, se prevede formarea coridorului de transport între Marea Baltică și Marea Neagră de la Klaipeda și Kaliningrad prin Vilnius, Minsk și Kiev până la Odesa. Principalul obstacol al acestui coridor de transport este scăderea capacității de trafic la punctele vamale, fapt ce se explică prin diferențele în infrastructură, regulamentul vamal și documentație, sistemul de legături și pregătirea cadrelor. Sarcina imediată este construcția drumurilor inelare de ocolire în jurul Sankt-Peterburgului și Vâborgului și deschiderea magistralei ferate de mare viteză între Helsinki, Sankt-Peterburg și Moscova.

La a treia Conferință Paneuropeană pe Transport (Helsinki, 1997) și la alte întruniri internaționale, au fost introduse schimbări suplimentare la cele nouă coridoare de transport propuse în 1994.

Insuccesul reformelor economice, în primul rând, în țările Europei de Est și Sud-Est, criza balcanică au introdus rectificări esențiale în intenția formării coridoarelor de transport. În primul

sfert al secolului al XXI-lea, va fi reală integrarea țărilor baltice, Poloniei, Cehiei, Ungariei, Slovaciei, Sloveniei și, probabil, Croației în rețeaua comunicațională europeană.

În secolul XXI, Europa Occidentală va avea acces direct în Africa, prin construcția tunelului pe sub strâmtoarea Gibraltar (se prevede darea lui în exploatare în 2010). Aceasta va permite începerea formării coridorului multimodal în jurul Mării Mediterane, cât și a magistralei transafricane de la Alexandria la Capetown. Astfel, în viitor, va fi posibilă călătoria în jurul lumii, pe cale ferată din Africa de Sud, prin Eurasia, în America Latină.

4. Formarea Marelui pod energetic, care prevede legătura, într-un sistem energetic unic, a principalelor raioane de extracție a combustibililor cu raioanele de consum al acestora.

Direcțiile generale ale comunicațiilor energetice au devenit un factor important în geopolitica contemporană. Pe continentul euroasiatic, au loc războaie geoeconomice – lupta pentru controlul „podurilor energetice”, altfel spus, al conductelor petroliere și de gaze.

La interferență de milenii, principalele direcții ale magistrelor de conducte vor fi determinate de geografia extracției petrolului și a gazelor naturale. Circa 90% din rezervele mondiale de petrol sunt concentrate în Eurasia și anume: Arabia Saudită (23% din total), Rusia (20%), Iran, Irak și Kuwait (cu câte 12-13%).

În energetica mondială, viitorul aparține gazului natural, care se evidențiază printr-o mare eficacitate economică. Rolul gazului natural va crește datorită faptului că este cel mai ecologic dintre combustibili. Conform prognozelor, ponderea gazului natural în structura consumului energiei primare în Europa va crește în primul sfert al secolului al XXI-lea de la 20% la 30%. Va spori consumul gazului natural la centralele electrice, în industrie și în gospodăria comunală. În legătură cu dezvoltarea economică rapidă a regiunii Asia-Pacific, unde

locuiesc aproximativ 40% din populația Terrei, aici, de asemenea, va crește cererea la gazul natural. La începutul secolului XXI, regiunea Asia-Pacific, alături de Europa Occidentală, va deveni un mare consumator de gaze naturale.

Raportul raioanelor de extracție și consum al materiei prime energetice în Eurasia determină geografia transportării gazului, ținând cont de factorul geopolitic și participarea internațională la proiecte investiționale. Rolul geostrategic în asigurarea consumului cu gaze al Eurasiei va aparține Rusiei, căruia îi revine aproximativ 40% din rezervele mondiale de gaze naturale.

Societatea „Gazprom” este lider în extracția mondială de gaze naturale. Se observă tendințele ferme de deplasare a principalelor raioane de exploatare a gazului rusesc în Zona Arctică. Cele mai mari zăcăminte de gaze naturale se găsesc în peninsula Iamal – rezervele certe contribuie peste 10 trilioane m^3 , ceea ce va acoperi consumul intern al Rusiei și al țărilor europene încă multe decenii înainte. Mari zăcăminte de gaze sunt concentrate în șelful Mării Barents (peste 3 tr. m^3).

Cel mai mare exportator de gaze naturale și în XXI va rămâne a fi Rusia, care exportă combustibilul albastru în 19 state europene (anual, exportă 125-126 miliarde m^3). Cei mai mari importatori sunt Germania, Italia și Franța. La hotar de secole, în strategia geoeconomică a Rusiei se evidențiază trei direcții de dezvoltare a Gazpromului:

- în Vest, destinată statelor europene. Rusia, în acest caz, urmărește scopul de a ocupa poziția-cheie în Europa Occidentală și de Est, și de a nu permite pătrunderea gazului din Norvegia și Marea Britanie, în aceste regiuni Rusia împreună cu societatea Rurgaz – Germania au elaborat proiectul Iamal – Europa, conform căruia în Germania va fi creat nodul comunicațional de distribuire a gazului în direcția de vest, spre Amsterdam și Paris;

- în Sud, cu destinația: Ucraina, Republica Moldova, România, Bulgaria, Grecia și Turcia. Se realizează proiectul construcției gazoductului pe fundul Mării Negre între Novorosiisk și Samsun (Turcia), și mai departe spre Alexandropolis (Grecia);
- în Est, cu destinația spre Japonia, Coreea de Sud, China, Taiwan, Thailanda și alte state asiatice. Se prevede construcția Magistralei Transsiberiene de gaze: raioanele de nord ale regiunii Tiumen – Krasnoiarsk – Irkutsk – Ulan-Udă – Cita – China – Coreea de Sud. Acest proiect va asigura cu gaz și regiunile estice ale Rusiei.

Proiectul „Tenghiz” (apreciat la 20 miliarde dolari) ține de valorificarea hidrocarburilor din Marea Caspică recent descoperite, și construcția conductei gazo-petroliere: Asia Centrală – Balcani, de la Guriev spre Caucaz și mai departe spre Marea Adriatică. Pentru realizarea acestui proiect, compania americană „Shevron” a introdus deja peste 1 miliard de dolari. Este semnat „contractul secolului” cu Azerbaidjan în sumă de 8 miliarde dolari. În consorțiul internațional nou-creat, deja, 5 societăți americane dețin 44% din acțiuni. Se remarcă câteva variante de transportare a petrolului caspic, inclusiv rusă și gruzină către porturile Mării Negre, turcă – porturile Mării Mediterane, iraniană – către Golful Persic și estică – către Pakistan și țările din Zona Asia-Pacific.

Ținând cont de faptul că, în toate aceste variante, magistralele petroliere vor traversa teritoriile cu focare regionale de conflict (Caucazul de Nord, Karabahul de Munte și Kurdistan), prioritate în viitor vor avea acele trasee care vor fi controlate de către SUA și aliații săi cu NATO. Este deja cunoscută și aprobată varianta construcției magistralei petroliere: Baku (Azerbaidjan) – Tbilisi (Georgia) – Djeihan (Turcia), cu o lungime de 1768 km (valoarea construcției – 3 mld. dolari). Această conductă nu va străbate teritoriul Rusiei.

Odată cu construcția acestei magistrale, va crește rolul geoeconomic și geopolitic al Turciei în această regiune.

Japonia și China supralicitează să obțină acces la zăcămintele de petrol și gaze din Siberia.

Companiile energetice, diplomații japonezi au făcut oferte extravagante Rusiei, propunând construcția unui oleoduct cu lungimea de 3600 km din Siberia și până la Marea Japoniei. Tokyo a oferit Moscovei 8 mld USD pentru construcția acestei magistrale petroliere. Japonia s-a obligat să investească 7 mld USD în dezvoltarea exploatării zăcămintelor din Siberia și să doneze 2 mld USD pentru proiecte sociale.

China, în creșterea economică rapidă, a ajuns să devină a doua consumatoare mondială de petrol, după SUA. Concurând cu Japonia la petrolul din Siberia, Beijingul presează Moscova să renunțe la ofertele japoneze și să accepte construcția conductei petroliere cu o lungime de 1300 km (mult mai scurtă decât cea niponă), care să conecteze centrele de extracție din Siberia cu centrul petrolier Dqing din China.

Cam așa poate arăta tabloul coridoarelor de transport euroasiatice ale viitorului. Situația geoeconomică în Eurasia va fi, în ansamblu, determinată de posibilitățile de formare a carcasi comunicaționale continentale, inclusiv de controlul direcțiilor de transportare a materiei prime energetice. Coridoarele de transport intermodale pot deveni un factor important al păcii euroasiatice.

Bibliografie:

1. Дергачев. В. *Геоэкономика*. – Киев, 2002.
2. Postelnicu Gheorghe, Postelnicu Cătălin. *Globalizarea economiei*. – București, 2000.
3. Neagu Silviu. *Geografia economiei mondiale*. – București, 2003.
4. Iașu Corneliu, Muntele Ionel. *Geografia economică*. – București, 2002.
5. Erdeli Gheorghe, Braghină Cristian, Frăsineanu Dragoș. *Geografie economică mondială*. – București, 2000.

Subiecte pentru conversație:

1. Caracterizați „Drumul vechi al mătăsii”.
2. Analizați magistralele geostrategice ale Terrei (Canalul Suez, Panama, Transsiberianul, Magistrală Panamericană).
3. Analizați transportul multimodal.
4. Analizați transportul prin containere.
5. Influența politicii comerciale asupra dezvoltării comerțului regional.

Tema 7. PROBLEMELE GEODEMOGRAFICE ALE SOCIETĂȚII CONTEMPORANE

§ 7.1. Evoluția și repartiția teritorială a populației Terrei

Pe parcursul dezvoltării societății umane, mai ales în secolul al XX-lea, au apărut și s-au agravat o serie de probleme cu caracter global. La etapa actuală, una din problemele globale este problema demografică. Potrivit clasificării mai multor specialiști în domeniu, această problemă ocupă, după importanța ei, locul trei printre cele zece probleme globale și primul loc printre cele sociale. Luând în considerație importanța problemei demografice în evoluția societății umane, ea a devenit obiect de studiu în cadrul multor domenii științifice: geografice, economice, sociologice, biologice, filozofice etc.).

Societatea umană are o istorie destul de îndelungată și complicată de dezvoltare. Se consideră că omul a apărut pe Glob aproximativ cu 400 mii ani în urmă. Problematic și discutabil până în prezent rămâne a fi locul (arealul geografic) unde a apărut specia umană. Actualmente, în literatura geografică, în egală măsură, sunt tratate două teorii: monocentrică și policentrică. Conform primei, care are cei mai mulți adepți, specia umană a apărut în Africa, alte studii mai contemporane susțin ideea că specia umană a apărut în Asia Centrală (Tibet), ca mai târziu să se deplaseze în celelalte regiuni ale Terrei.

Potrivit teoriei policentrice, cu un număr mai modest de adepți, specia umană a apărut în Asia, Africa, Europa în același timp.

În ceea ce privește apariția și formarea omului rațional (*homo sapiens*), savanții consideră că există o singură concepție, conform căreia procesul de sapiență (de formare a omului contemporan), a început cu 30-40 mii de ani în urmă,

alții sunt de părerea că acest proces s-ar fi afirmat mult mai înainte, cu 50 mii de ani în urmă.

În aceeași perioadă, arealul geografic de răspândire al lui Homo Sapiens a devenit foarte mare: de la litoralul Mării Mediterane, Africa până în Asia. Deci, cu 30-35 mii de ani în urmă, omul ocupa spații largi în Africa, Europa, Asia și Australia. Mult mai târziu (cu 10-15 mii de ani, în urmă) el s-a răspândit în Asia de Nord și America.

Evoluția numerică a populației, odată cu apariția omului rațional (Homo sapiens) a decurs destul de intens. Astfel, perioade de creștere numerică și extindere a arealului geografic se succedau cu perioade de creștere și extindere a arealului mai lentă. În mare măsură, creșterea numerică a efectivului populației și extinderea arealului erau în dependență de condițiile naturale, în general, și de cele climaterice, în special. În literatura de specialitate, putem desemna schimbările, în procesul reproducerii populației se utilizează termenii „revoluție demografică” și „tranziție demografică”. Savanții consideră că, pe parcursul evoluției societății umane, au existat trei perioade, și anume:

- prima revoluție demografică era legată de revoluția neolitică în sfera social-economică, care semnifică trecerea de la economia de consum la economia de producere și apariția subprodusului, care este cea mai îndelungată perioadă și a continuat până în secolele XVII-XVIII ale erei noastre. În această perioadă, efectivul populației crește de la 5-10 mln. indivizi la 50-60 mln. Această perioadă destul de îndelungată se caracterizează prin rate înalte de natalitate ale Terrei și mortalitate;
- a doua revoluție demografică a avut loc în secolele XVIII-XIX, în legătură cu tranziția de la economia agrară la cea industrială. Dezvoltarea medicinei a dus la micșorarea ratei de mortalitate și creșterea esențială a sporului natural;

- a treia revoluție demografică a început în anii 50 ai secolului al XX-lea și a cuprins, îndeosebi, țările în curs de dezvoltare. Această perioadă este caracterizată prin micșorarea ratei mortalității și creșterea ratei natalității în toate regiunile mari ale Terrei și mai ales în țările din Africa, Asia și America Latină, fapt ce a determinat un spor natural foarte mare. Anume, în perioada dată, are loc „explozia demografică”.

În acest plan, mai binevenită este periodizarea prezentată în lucrarea academicianului Vladimir Trebici preluată din studiul demografilor francezi J.-N. Biraben și A. Testart.

Conform studiilor acestor renumiți savanți, prima tranziție demografică (revoluție) a avut loc în perioada 40000-35000 î.e.n., când efectivul populației crește de 10 ori, de la 500 mii la 5 mln. locuitori. Efectivul (de 5 mln.) se păstrează până la anii 10000 î.e.n. (peste 20 mii de ani), numită tranziția din paleoliticul superior. Cauza acestei evoluții intense sunt condițiile climatice favorabile și descoperirea posibilității stocării produselor alimentare, descoperirea și utilizarea focului. A doua tranziție demografică se înregistrează în perioada anilor – 10000-5000 care a durat până în secolele XVII-XVIII e.n. Începutul acestei tranziții este marcat de descoperirea tehnicilor agricole și domesticirea animalelor, fapt ce a determinat transformări semnificative economice și trecerea la modul de viață sedentar. În această perioadă, efectivul populației crește de la 5 mln. locuitori în anul 10000 î.e.n. la 50 mln. în anul 5000 î.e.n. la limita de 250-260 mln. locuitori la începutul erei noastre. Deci, o creștere de 5 ori față de anii 5000 î.e.n. și peste 10 ori față de anii –10000 î.e.n. De la începutul erei noastre și până în secolul al VIII-lea, creșterea efectivului populației a fost lentă și a înregistrat numeroase oscilații. Astfel, de la 250 milioane de locuitori, în anul 1, după Hristos, populația globului a scăzut la 200 de milioane de locuitori în secolul V-VI, ca urmare a gravelor epidemii, după

care urmează o creștere sensibilă de 450 milioane locuitori în secolul al XII-lea. În secolul al XIV-lea, numărul populației Terrei scade la 375 de milioane de locuitori, ca urmare a ciumei negre, după care populația crește lent depășind 750 de milioane de locuitori în anul 1750.

Astfel, secolul al XVIII-lea marchează începutul celei de a treia tranziție demografică, care durează până în anii 50 ai secolului al XX-lea. Începând cu cea de a doua jumătate a secolului al XX-lea, se înregistrează cea de a patra tranziție demografică, care continuă și în prezent. Anume, ultimele două revoluții demografice ocupă locul principal în evoluția umanității Terrei.

Secolele XVII-XX (prima jumătate) cunosc o creștere fără precedent, efectivul populației Globului ajungând de la 680 milioane de locuitori, în anul 1700, la 2530 milioane, în 1950, deci, o creștere de 3,7 ori sau cu 1850 milioane de persoane. Această creștere se datorează, mai ales, proceselor pozitive în evoluția natalității și mortalității populației. Însă, un loc însemnat l-au ocupat Marile Descoperiri Geografice în sec. XVIII-XIX, când s-a lărgit spațiul valorificat de om, ocupând, practic, toată suprafața terestră a Globului.

Un loc deosebit în evoluția și repartiția teritorială a populației Terrei îl ocupă secolul XX (figura 1). În acest secol, numărul populației crește de patru ori mai repede decât în secolul al XIX-lea, în 1900, se înregistrează 1,6 miliarde de locuitori, în 1950 – 2,5 miliarde, iar, la sfârșit de mileniu, populația mondială ajunge la 6 miliarde de locuitori. Dar cea mai spectaculoasă creștere demografică se înregistrează în cea de a doua jumătate a secolului al XX-lea, ami ales în țările în dezvoltare din Africa, America Latină și Asia, fapt ce a făcut să se vorbească despre explozia demografică. Această creștere se datorează progresului înregistrat în domeniul medicinei, dar și difuziei tehnicilor de luptă împotriva maladiilor în țările în curs de dezvoltare.

Astfel, într-o perioadă foarte scurtă, de mai puțin de 60 de ani (1950-2009), efectivul populației Terrei a crescut de la 2,5 miliarde la 6,7 miliarde de locuitori sau de 2,7 ori. În toată perioada, s-a păstrat tendința înaltă de creștere numerică a populației (tabelul 1).

Tabelul 1

Evoluția populației Terrei

Anii	Populația (mln. locuitori)	Creșterea în perioada de 10 ani (mln. locuitori)	Creșterea absolută anuală (mln. locuitori)	Creșterea medie anuală, %
1950	2515	220	22	1,6
1960	3019	504	50	1,8
1970	3698	679	68	2,0
1980	4450	752	75	1,8
1990	5292	842	84	1,7
2000	6061	769	77	1,6
2009	6800	739	74	1,5

Sursa: B. П. Макаковский, Географическая карта мира, часть 3, Ярославль, 1996, с. 62

Analiza datelor statistice (tabelul 1) ne permite formularea concluziei că efectivul populației crește anual cu 74-75 milioane de persoane, cele mai înalte valori fiind înregistrate în perioada 1980-2000. După anul 1990, creșterea absolută a început să se micșoreze. Dacă, în 1990, creșterea medie anuală era de 84 milioane de locuitori, apoi, în 2009, s-a redus la 74 milioane de locuitori. Ritmurile medii anuale (în %) au crescut până în anul 1970, când creșterea medie anuală a fost de peste 2%. În următorii ani, s-a înregistrat o micșorare a ritmurilor de creștere, pentru ca, în 2009, să fie de 1,6%.

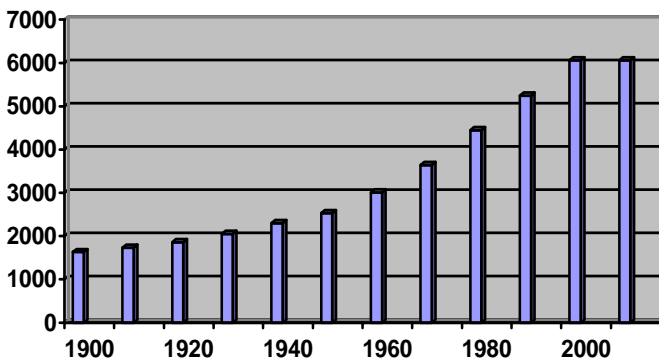


Figura 1. Evoluția efectivului populației Terrei (sec. XX)

Este important de menționat că, în perioada 1900-1950, populația Terrei a crescut de la 1634 milioane de locuitori, la 2530 milioane sau cu 900 milioane de locuitori. În perioada 1950-2000, populația mondială a crescut de la 2530 milioane de locuitori, la 6061 milioane sau cu 3521 milioane (sau de 2,4 ori). Deci, creșterea demografică în cea de a doua jumătate a secolului al XX-lea a fost de 4 ori mai mare decât în prima jumătate a acestui secol. Dacă, în prima jumătate a secolului, creșterea medie anuală era în limitele 20 milioane de locuitori, apoi în cea de a doua jumătate – de peste 70 milioane de locuitori. Creșterea mică a efectivului, în prima jumătate a secolului, a fost frânată și de pierderile umane în urma Primului și Celui de-al Doilea Război Mondial.

Există diferențieri esențiale în repartizarea numărului populației și sporului natural pe grupuri mari de state și pe mari regiuni ale Terrei (tabelul 2).

Tabelul 2**Repartizarea populației mondiale pe grupe mari de state**

Anii	Populația mondială (ml. loc.)	Numărul populației în statele dezvoltate		Numărul populației în statele slab dezvoltate	
		mil. loc.	în %	mil. loc.	în %
1950	2515	882	35,1	1684	64,9
1960	3019	945	31,3	2074	68,7
1970	3698	1047	28,5	2646	71,6
1980	4450	1137	25,5	3318	74,5
1990	5292	1210	23,1	4036	76,9
2000	6061	1214	20,0	4847	80,0
2009	6800	1219	18,8	5254	81,2

Sursa: V. Trebici, Populația Terrei, București 1981, p.61;

Gh. Paladi, C. Matei, O. Găgăuz, Transformările demografice, viața familiei și sănătatea populației. Chișinău 2007, p.14.

Din analiza datelor statistice, se văd cert tendințele de evoluție a efectivului populației pe grupuri mari de state. Efectivul total al populației mondiale continuă să crească cu ritmuri înalte (în limitele a 80 milioane de locuitori pe an), în timp ce, în statele dezvoltate, ritmurile de creștere numerică sunt destul de modeste. În perioada 1950-2009, populația statelor dezvoltate a crescut cu doar 337 milioane de locuitori sau cu 38%. În același timp, ponderea populației acestui grup de state, în totalul populației mondiale, s-a micșorat de la 35,1% în 1950 la 18,8% în 2009 sau de 1,9 ori. În aceeași perioadă, atât efectivul, cât și ponderea populației statelor slab dezvoltate s-a mărit semnificativ. Astfel, numărul populației acestui grup de state a crescut de la 1684 milioane de locuitori, în 1950, la 5254 milioane de locuitori, în 2009 sau de 3,1 ori. Totodată, ponderea populației statelor în dezvoltare, în totalul

populației Terrei, a crescut de la 64,9%, în anul 1950, la 81,2%, în anul 2009 sau cu 16,3 puncte procentuale. Deși arealul geografic al statelor dezvoltate se mărește (deoarece în acest grup se includ noi state, care ating un nivel înalt de dezvoltare economică) aceasta nu poate influența esențial asupra repartizării populației.

Asemenea diferențieri se întâlnesc și în cadrul repartiiții populației pe mari regiuni ale Terrei.

Din neolitic și până în prezent, Asia este continentul care ocupă locul principal în evoluția populației Terrei, atât ca efectiv, cât și ca pondere. Despre acest lucru relevă și datele din tabelul 3.

Tabelul 3

Repartizarea populației mondiale pe regiuni mari ale Terrei

Regiuni	1900		1950		2000		2005		Efectivul populației în 2005, față de 1900, %
	ml.	%	ml.	%	ml.	%	ml.	%	
Populația totală	1630	100	2527	00	6228	00	6478	100	397
Asia	978	60,1	1446	57,4	3764	60,4	3850	59,4	393
Africa	110	6,7	165	6,5	856	13,7	894	13,8	813
Europa	390	24,0	572	22,6	756	12,1	875	12,6	208
America Latina	64	3,9	165	6,5	523	8,4	557	8,6	870
America de Nord	81	4,9	166	6,5	306	4,9	330	5,1	407
Oceania	7	0,4	13	0,5	31	0,5	32	0,5	457

*Sursa: Ю. А. Голупчиков, География человека, М. 2003, с.197
Al. Ungureanu, I. Muntele, Geografia populației, Iași, 2006, p.39*

Analiza acestor date scoate în evidență următoarele:

- efectivul populației a crescut în toate regiunile mari ale lumii, numai că creșterea numerică a decurs diferențiat. Cu o creștere foarte mare a efectivului populației se evidențiază America Latină (8,7 ori) și Africa (8,1 ori), față de 1900. Puțin mai modestă a fost creșterea în Australia și Oceania (4,5 ori), America de Nord (4,1 ori) și Asia (3,9 ori). Cea mai mică creștere a fost înregistrată în Europa (2,1 ori față de 1900);
- din totalul populației, Asia deține locul dominant de circa 60%, cu o tendință ușoară de micșorare. Continentul asiatic este de aproape 5 ori mai mic decât Europa și Africa și de 7 ori mai populat decât America Latină. Deci, putem concluziona că creșterea populației Terrei, în mare măsură, se datorează creșterii populației Asiei;
- printr-o creștere mare a ponderii populației se evidențiază Africa (de la 6,7 la 13,8% în totalul mondial) și America Latină (de la 3,8 la 8,6%). Ponderea populației Americii de Nord, Australiei și Oceaniei s-a schimbat nesemnificativ, păstrând tendințe ușoare de creștere. În timp, ponderea Europei s-a micșorat destul de semnificativ de la 24,0% în 1900 la 12,6% în 2006 sau de 1,9 ori.

Există diferențieri semnificative în repartizarea populației pe state aparte. Dintre cele peste 200 de state ale lumii, numai 11 state au un număr al populației de peste 100 de milioane de locuitori fiecare (tabelul 4). Aceste state concentrează peste 60% din populația mondială, restul de circa 40% revine celorlalte state. Semnificativ este faptul că populația în acest grup de state crește ca efectiv, iar ponderea lor se reduce.

Tabelul 4

Statele lumii cu cel mai mare efectiv al populației

Statele	1986		2000		2005		Efectivul populației în 2005 în % față de 1986
	mln. loc.	%	mln. loc.	%	mln. loc.	%	
Mondial	4917	100	6061	100	6478	100	132
China	1072	21,8	1265	20,9	1304	20,1	121
India	766	15,6	1002	16,5	1104	17,1	144
URSS (din anul 1989 Rusia)	280	5,7	145	2,5	143	2,2	51
SUA	242	4,9	276	4,6	296	4,6	122
Indonezia	167	3,4	212	3,5	222	3,4	133
Brazilia	139	2,8	170	2,8	184	2,8	132
Japonia	122	2,5	127	2,1	128	2,0	105
Bangladesh	104	2,1	128	2,1	144	2,2	143
Pakistan	99	2,0	151	2,5	162	2,5	163
Nigeria	99	2,0	123	2,0	132	2,1	133
Mexic	80	1,6	100	1,6	106	1,6	133
Total pe 111 state	3167	64,4	3700	61,1	3925	60,6	124
Celelalte state ale lumii	1750	35,6	2361	38,9	2553	39,0	146

*Sursa: Ю. А. Голупчиков, География человека, М. 2003, с.197;
Al. Ungureanu, I. Muntele, Geografia populației, Iași, 2006, p.3.9*

Astfel, numai în perioada 1986-2005, numărul populației acestui grup de state a crescut de la 3,2 miliarde de locuitori la 3,9 miliarde de locuitori sau cu 124%. În același timp, ponderea lor în populația mondială, s-a micșorat de la 64,4% la 60,6% sau cu 3,8 puncte procentuale. Deci, atât efectivul populației,

cât și ponderea celorlalte state în totalul populației crește. Această creștere se datorează, îndeosebi, sporului înalt al populației în statele din Asia și Africa.

Din cele expuse, putem concluziona că problemele demografice principale țin de creșterea mare a efectivului populației în statele slab dezvoltate, pe de o parte, și de creșterea foarte mică a populației în statele dezvoltate, pe de altă parte. Deci, se înregistrează o concentrare mare a populației în țările cu un nivel comparativ mai scăzut de dezvoltare economică. Astfel, doar două state mari ale lumii, precum China și India concentrează, în prezent, 37,2% din populația mondială. Totodată, acești doi giganți demografici se evidențiază și prin creșterea intensă a efectivului populației. În perioada 1986-2005, efectivul populației a crescut de la 1072 milioane de locuitori la 1304 milioane în China și de la 776 de milioane la 1104 milioane de locuitori în India sau cu 121% și 144% respectiv.

Deci, creșterea numărului populației, ca una din problemele demografice majore, ridică ea însăși probleme serioase, cărora societatea umană trebuie să le facă față, cum sunt cele ale spațiului de locuit, resurselor alimentare, șomajului, migrațiilor etc. Pentru ca omenirea să nu experimenteze problemele complexe ale suprapopulării, se impune elaborarea unor politici și strategii adecvate pentru a față creșterii rapide a populației.

§ 7. 2. Problemele reproducerii populației

Reproducerea populației. ca proces demografic, ocupă o poziție dominantă în formarea unei populații sau situației demografice unui stat. Reproducerea populației, în sens demografic, reprezintă succesiunea generațiilor ca urmare a nașterilor și deceselor. Anual, se naște o nouă generație, totodată, în fiecare an, decedează un număr oarecare de

persoane din toate generațiile. Este bine cunoscut faptul că asupra reproducerii, în mod direct sau indirect, poate influența și migrația populației.

Indiferent de aspectul de abordare a procesului de reproducere, elementele de bază ale reproducerii, la scară mondială, rămân a fi natalitatea și mortalitatea populației, care ocupă un loc hotărâtor în evoluția demografică. Anume, evoluția acestor fenomene pot crea sau atenua unele probleme demografice la scară mondială sau la scară regională. Evoluția numerică a populației este determinată de raportul dintre rata natalității și rata mortalității populației. În același timp, raportul dintre aceste două fenomene demografice, în mare măsură, depind de nivelul de dezvoltare al forțelor de producere, de dezvoltarea mai multor procese, ca industrializarea, urbanizarea, progresul tehnico-științific, de dezvoltare a întregului sistem de relații economice și sociale. Interrelațiile dintre fenomenele economice, sociale, demografice duc la formarea tipului de reproducere a populației, la fiecare etapă de dezvoltare a societății. În funcție de regimul de reproducere și nivelul de dezvoltare economică și socială, se pot contura unele sau alte probleme în evoluția fenomenelor demografice. Cert este că, în prezent, populația Terrei trece intens la noul regim de reproducere, numit contemporan sau rațional, pentru care este caracteristică o rată scăzută a natalității și a mortalității.

Pe ansamblu, pe suprafața globului, în perioadele modernă și contemporană, natalitatea se caracterizează printr-o tendință generală de reducere, sub efectul modernizării comportamentului demografic al populației, reducere mai accentuată în ultimele decenii (de la 33‰, în 1970, la 21‰, în anul 2007). Există diferențieri importante în ceea ce privește evoluția natalității pe mari regiuni geografice (tabelul 5).

Din analiza datelor statistice, se pot concluziona următoarele:

- la nivel mondial, în perioada 1960-2005, natalitatea s-a

micșorat, în ansamblu, cu 38%. S-a înregistrat o diminuare, în medie, de la 34,6 la 21,6‰ sau cu 13‰. Corespunzător, în anul 2005, natalitatea constituia 62%, față de anul 1960;

- reducerea natalității este specifică tuturor regiunilor geografice mari, însă ritmurile de reducere sunt diferite. Cele mai mari ritmuri de reducere sunt înregistrate Asia, America Latină și Europa, în care diminuările s-au înscris în limitele de 44-47%, față de anul 1960. Ritmuri mai modeste de scădere a natalității sunt înregistrate în America anglo-saxonă și Australia și Oceania – cu 43-48% și cele mai mici – în Africa (doar cu 22%).

Tabelul 5

Evoluția natalității populației pe regiuni mari (în ‰)

Regiunea	1960	1970	1980	1990	2000	2005	2005 în % față de 1960
Asia	37,7	34,7	27,7	27,5	23,5	20,7	53
Europa	18,7	15,6	14,1	13,1	10,5	10,4	56
Africa	47,9	46,2	45,6	44,8	39,1	37,2	78
Australia și Oceania	26,7	25,5	21,4	20,1	18,2	17,8	67
America de Nord	22,8	15,5	17,3	15,9	14,2	14,1	62
America Latină	41,0	35,6	32,3	27,8	22,7	22,5	55
Total mondial	34,6	31,5	27,5	26,8	23,3	21,6	62

Sursa: Народонаселения стран мира. М. 1984, с. 35;

Al. Ungureanu, I. Muntele, Geografia populației. Iași 2006, p. 56

Deci, regiunea cu cea mai înaltă rată a natalității rămâne a fi Africa (37,2‰, în 2005), iar cu cea mai mică – Europa (10,4‰).

Diversitatea foarte mare de valori ale natalității în cele 151 de state ale lumii ne permite a evidenția 5 categorii de state:

1. Statele cu natalitate foarte mare (peste 40‰). Acest grup include aproximativ 60 de state care fac parte din categoria statelor subdezvoltate și sunt situate, în mare parte, în Africa (peste 40 de state, precum Niger – 55,2‰, Malawi – 50,8‰, Mali, Uganda etc.) și Asia de Vest și de Sud (peste 10 state, precum Afganistan, Yemen, Bangladesh, Nepal, Laos etc.).
 2. Statele cu natalitate mare (27-40‰), în număr de până la 40 de state situate în Africa (circa 10 state: Libia, Sudan, Zimbabwe, Lesotho, Namibia etc.), Asia Centrală și de Sud (15-18 state: Siria, Turkmenistan, Pakistan etc.) și America Latină (până la 15 state: Guatemala, Nicaragua, Bolivia, Paraguay etc.).
 3. Statele cu natalitate mijlocie (17-27‰), cuprind 25 de state, situate în America Latină (Argentina, Peru, Mexic etc.), Africa de Nord (Maroc, Algeria, Egipt), și Asia (Israel, Turcia, India, Mongolia, Indonezia etc.).
 4. Statele cu natalitate mică (9-17‰), până la 20 de state, în general, țări cu un nivel înalt de dezvoltare economică din Europa Occidentală (Marea Britanie, Franța, Italia, Olanda etc.), America de Nord (SUA, Canada), Asia de Sud-Est (China, Japonia, Coreea de Sud, Singapore, Thailanda) și Oceania (Australia, Noua Zeelandă).
 5. Statele cu natalitate foarte mică (sub 9‰). Această categorie, în 2006, includea până la 10 state din Europa Centrală și de Est (Germania, Austria, Slovenia, Bulgaria, Ucraina, Lituania, Federația Rusă etc.).
- Actualmente, mai mult de 60 de state (din cele 151) au o

natalitate mai mare decât media mondială (21‰, în 2007) și aproximativ 90 de state au o natalitate sub media mondială. Tendința de ansamblu constă în micșorarea numărului de state din primul grup și creșterea numărului de state din cel de-al doilea grup. De exemplu, în 1985, primul grup cuprindea numai 38 de state, față de 90, în prezent.

Este cunoscut faptul că, pentru o înlocuire normală a generațiilor, este nevoie ca rata totală de fertilitate, numită, deseori, și indicele sintetic al fertilității, să fie de 2,1-2,2 copii/femeie. Deci, fiecare femeie de vârstă reproductivă trebuie să nască, în medie, nu mai puțin de 2,1-2,2 copii, pentru ca să se producă înlocuirea generațiilor. Actualmente, rata medie mondială a fertilității, la nivel mondial, este de 2,7 copii/femeie. Valorile acestui indicator sunt extrem de diferențiate, reflectând deosebirile de standarde de viață și, mai ales, de mentalitate a grupului uman respectiv. În majoritatea țărilor în curs de dezvoltare, indicele sintetic al fertilității oscilează între 4-6 copii/femeie. Țările în curs de dezvoltare, acolo unde procesul de europenizare a făcut anumite progrese (Asia masonică, America Latină, Africa de Nord, Orientul Apropiat și Mijlociu), se înscriu la valori de 2,0-3,0. Majoritatea statelor dezvoltate, cele din Europa de Est și China au coborât, astăzi, sub valoarea de 2,0, valoare ce nu mai poate asigura înlocuirea generațiilor. Deci, natalitatea participă la menținerea sau creșterea efectivului populației numai în Africa și în unele state din Asia, pe când în celelalte regiuni natalitatea nu mai contribuie la sporul populației.

Din cele expuse mai sus, conchidem că există două probleme demografice:

- una este specifică țărilor în curs de dezvoltare și se exprimă prin valori înalte ale natalității și fertilității, iar, ca urmare, avem de-a face cu o populație tânără;
- alta este caracteristică țărilor dezvoltate și se manifestă

prin valori mici ale natalității și fertilității, iar, ca rezultat, avem o populației vârstnică.

La scară mondială, se pot evidenția și alte probleme demografice legate de natalitatea și fertilitatea populației, cum ar fi: creșterea ratei de infertilitate (mai ales la populația masculină), creșterea considerabilă a numărului și ponderii copiilor născuți în familii incomplete, creșterea foarte mare a numărului de avorturi (în multe state, anual, au loc mai multe avorturi decât nașteri), micșorarea numărului de copii în familie ș.a.

Mortalitatea este elementul pasiv al dinamicii naturale a populației și se calculează prin raportarea numărului de decese ce au avut loc, în decurs de un an, la numărul total de locuitori (se redă în promile). Caracteristicile de bază în evoluția mortalității populației, în etapa contemporană, țin de:

- transformările esențiale ce s-au produs în evoluția acestui fenomen atât în aspect mondial, cât și regional;
- reducerea semnificativă a influenței factorilor externi (exogeni) în evoluția mortalității și creșterea importanței factorilor interni (endogeni), fapt ce ridică posibilitatea societății de a controla efectiv evoluția mortalității;
- trecerea la un nou tip de mortalitate, care se caracterizează prin valori mici ale mortalității, consecință a progreselor medicinei;
- tendința generală de scădere a mortalității la nivel global, precum și regional, ca urmare a progreselor înregistrate de civilizația umană, această scădere fiind și principala cauză a exploziei demografice.

Mortalitatea este influențată de un set de factori, dar mai importanți sunt cei socio-economici, în timp ce factorii genetici sau ecologici au un rol limitat.

În perspectivă, conform prognozelor demografice, mortalitatea mondială va continua să se reducă, însă, într-un

ritm mult mai lent decât în deceniile anterioare, datorită apropierii de un prag biologic greu de trecut: de la 9‰, în 2006, să se ajungă la 7,5‰, în 2020-2025.

Pe regiuni și state ale lumii, se înregistrează mari variații ale ratei mortalității generale. De exemplu, în anul 2006, cele mai mici valori ale mortalității (6‰) au fost înregistrate în America Latină, iar cele mai mari (15,0‰) – în Africa, deci, raportul fiind de 1:2,5 (tabelul 6).

Tabelul 6

Evoluția mortalității populației mondiale (în ‰)

Regiunea	1960-1964	1971-1975	1981-1985	1991-1995	2001-2005	2006	2006 în % față de 1960-1964
Asia	17,0	13,3	10,1	8,1	7,5	7,0	41
Europa	10,2	10,2	10,4	10,6	10,9	11,0	108
Africa	22,8	19,6	16,3	13,9	13,9	15,0	66
Australia și Oceania	10,5	10,5	8,5	7,7	7,0	7,0	66
America de Nord	9,2	8,3	8,0	8,1	8,5	8,0	87
America Latină	12,2	9,4	7,0	6,1	6,0	6,0	49
Total mondial	15,1	12,8	10,5	9,3	9,0	9,0	59

*Sursa: Народонаселения стран мира. М. 1984, с.124;
Al. Ungureanu, I. Muntele, Geografia populației. Iași 2006, p 66;
Images économiques du monde. Paris 2008, p.143-144.*

După cum se observă din tabel, ritmurile de diminuare a mortalității sunt destul de avansate. La scară mondială, rata mortalității a scăzut de la 15,1‰, în anul 1960, la 9,0‰, în 2006 sau cu 59‰, față de 1960.

Reducerea ratei mortalității s-a înregistrat în toate regiunile mari, cu excepția Europei. Pe parcursul unei jumătăți de secol (1960-2006), rata mortalității populației, în Europa, a avut o tendință de creștere lentă, deci, în 2006, mortalitatea a crescut cu 108%, față de anul 1960, datorită ridicării ponderii grupelor de vârstă înaintată. Se constată că valoarea minimă a mortalității, în Europa, a fost atinsă la începutul anilor 60 ai secolului al XX-lea. Cele mai înalte ritmuri de reducere a mortalității s-au înregistrat în Asia și America Latină (cu 51 și 59%, respectiv). Destul de stabilă a fost rata mortalității populației în America anglofonă.

Repartiția spațială a valorilor mortalității generale oscilează în limite foarte mari, pe state aparte: de la 2,1‰ în Kuwait, la 27‰ în Botswana și Swaziland. Aceasta ne permite evidențierea a trei grupe de state:

- statele cu mortalități mici, sub 8‰. Acestea sunt țările (circa 40) din centrul, vestul și sud-estul Asiei, America și majoritatea statelor din Oceania;
- statele cu mortalități mijlocii, 8,0-13,0‰. Acest grup cuprinde peste 60 de state situate, în mare parte, în Europa, în sudul și centrul Asiei;
- statele cu o rată a mortalității mari de peste 13‰, sunt, în majoritate, țările subdezvoltate din Africa și sudul Asiei. Recent, în acest grup (de peste 50 de state), au intrat și unele state din Europa de Est.

Mortalitatea infantilă este o componentă a mortalității generale, de regulă, țările cu o mortalitate infantilă mare au și valori mari ale mortalității generale.

Rata mortalității infantile (numărul total de decese, în primul an de viață, la 1000 născuți vii), la scară mondială este în prezent de 54‰. Valorile acestui indicator oscilează la nivel global între 3 și 200‰. Cu valorile cele mai reduse ale ratei mortalității infantile se caracterizează mai ales, statele scandinave și Japonia (cu valori între 2,8-4‰), nivel sub care, practic, este greu de coborât. Valorile maxime s-au înregistrat în țările subdezvoltate din Africa și Asia, precum: Mozambic, Sierra Leone, Afganistan (peste 150‰) etc.

Una din problemele demografice o constituie valorile înalte ale mortalității infantile. Reducerea acestui indicator este posibilă doar prin asigurarea unor servicii medicale adecvate mamei și copilului, mai ales în țările în curs de dezvoltare.

O problemă demografică, de mare importanță, ținând de diferențierile deceselor după cauzele de deces, o constituie bolile sistemului circulator, pe seama cărora revin până la 60% din numărul total de decese. Acest fapt ne relevă că persistă probleme majore în organizarea sistemului de ocrotire a sănătății în statele lumii, mai ales, în statele în dezvoltare. O poziție însemnată o ocupă decesele survenite în urma accidentelor, intoxicațiilor și traumatismelor, din cauza cărora, anual, la nivel global, decedează 5 milioane de persoane sau circa 10% din totalul de decese. Un exemplu elocvent în acest plan este cel al Rusiei, unde, în urma accidentelor rutiere, conform statisticii, decedează anual peste 30 mii de persoane. Totodată, în lume crește numărul și ponderea persoanelor decedate din cauza tumorilor maligne.

Una din cele mai contemporane probleme demografice este îmbătrânirea populației apărută la sfârșitul secolului al XX-lea. Procesul de îmbătrânire a populației, la etapa actuală, are o evoluție destul de intensă. În studiile demografice, este cunoscută noțiunea – pragul de îmbătrânire a populației. Astfel, se apreciază că populația tânără este dominantă, când vârstnicii la 60 de ani și peste constituie sub 12% din populația totală.

Când populația vârstnică reprezintă peste 12% din totalul populației, putem vorbi despre îmbătrânirea populației.

Natalitatea înaltă de la mijlocul secolului al XX-lea a determinat o pondere foarte înaltă a populației tinere sub 15 ani în componența populației mondiale. De exemplu, în anii 1970-1990, populația tânără a constituit peste 32% din populația mondială, în timp ce populația în vârstă de peste 60 de ani – 5%.

În prezent, cu problemele procesului de îmbătrânire a populației se confruntă, îndeosebi, statele din Europa și America de Nord, dar și unele state din America Latină și Asia, fapt care demonstrează că îmbătrânirea demografică tinde să devină o problemă planetară. Europa, cu peste 18% bătrâni în totalul populației, reprezintă „polul bătrâneții” pe glob, urmată de America de Nord, cu peste 15%. În anul 2015, se prevede ca ponderea populației în vârstă de 60 de ani și peste să ajungă la 25% și 22%, respectiv.

Procesul de îmbătrânire demografică nu implică doar schimbări ale ponderii grupelor de vârstă în cadrul populației totale, ci generează transformări ale relațiilor existente între diferite grupe de vârstă relații cu profunde implicații economice și sociale.

Printre multiplele probleme demografice se conturează și cea a decalajului mare în speranța de viață la naștere a populației. Se poate accentua că speranța medie de viață la naștere are o tendință certă de creștere în întreaga lume, ca urmare a reducerii mortalității. Numai în a doua jumătate a secolului al XX-lea, acest indicator a crescut de la 50 la 65 de ani. Însă acest indicator variază foarte mult la nivel de regiuni mari ale Terrei. Astfel, în America de Nord, speranța medie de viață la naștere constituie 74 de ani, în Europa și Australia – 75 de ani, în Asia, America Latină – 65-68 de ani și doar 53 de ani în Africa. Acest decalaj este și mai mare pe țări. La un pol, se află țările subdezvoltate din Africa Subsahariană (Botswana,

Zambia, Ruanda, Angola, Sierra Leone ș.a.) cu o speranță de viață sub 40 de ani, la polul opus se află țările înalt dezvoltate (Japonia, Suedia, Belgia și altele) cu o speranță medie de viață la naștere ce depășește 78 de ani.

§ 7. 3. Urbanizarea și repartizarea populației mondiale pe medii

În raport cu societatea, populația se intersectează cu alte sisteme, apar noi relații, intercondiționări și conexiuni. Numai într-o textură complexă, în care variabilele demografice se împletesc cu cele sociale, geografice, economice, ecologice și culturale, populația poate fi analizată multilateral, identificându-se influențele generale în contextul socio-economic asupra fenomenelor demografice. O primă intersectare a populației are loc în sistemul habitatului uman, adică în sistemul de așezări urbane și rurale din spațiul geografic.

Există numeroase particularități ale așezărilor urbane și rurale (numărul populației, densitatea, ocuparea, structura socio-economică ș.a.), însă aceste caracteristici sunt atât de diversificate, încât un studiu comparativ la scară mondială întâmpină mari dificultăți. În practică, fiecare țară are sistemul său propriu, pentru a defini populația rurală și populația urbană, așezările rurale și așezările urbane internaționale unanim acceptate datele pot să difere. De exemplu, în unele state nordice (Danemarca, Suedia, Finlanda etc.) drept așezări urbane sunt considerate localitățile care au o populație de peste 1 mil. de locuitori, în Elveția, Malaezia etc. – de peste 10 mii de locuitori, în China, Nigeria ș.a. – de peste 20 mii, în Japonia – de peste 30 de mii locuitori etc.

Formele de habitat au evoluat continuu, de la cele mai primitive (peșteri, colibe, bordeie) până la cele contemporane (sate, comune, orașe). Bineînțeles că prima și cea mai veche

formă de habitat uman a fost cea de tip rural. Numai la o anumită etapă de dezvoltare a societății umane (în perioada de trecere de la formațiunea primitivă la cea sclavagistă), ca urmare a diviziunii muncii (diferențierea agriculturii de meșteșugărit) apare o nouă formă de habitat superioară celei precedente, numită habitat urban. În dependență de funcțiile sociale, economice, mai târziu, și politico-administrative, habitatul uman s-a divizat în habitat rural și habitat urban, corespunzător în populație rurală și populație urbană. Evoluția acestor două forme de habitat a decurs în paralel, dar mai intensă și mult mai spectaculoasă a fost cea a habitatului urban. Iată de ce și studiile habitatului rural sunt mult mai modeste în comparație cu multitudinea studiilor habitatului urban.

Când și unde au apărut primele orașe sunt întrebări retorice, la care răspunsurile relevă o serie de incertitudini, fapt ce relevă un vast domeniu de investigații ale diferitelor studii științifice. Totuși, majoritatea specialiștilor consideră că primele orașe au apărut cu 5000-4000 ani î. e. n. în Asia, Africa de Nord și Europa. Apariția orașelor în aceste regiuni a constituit urmarea unei avansări în organizarea socială în prelucrarea pământului, în organizarea irigațiilor în dezvoltarea construcțiilor pe un fond avantajos de condiții naturale. Dezvoltarea și evoluția habitatului urban pe parcurs de secole a decurs destul de lent. Până în secolul al XX-lea, locul dominant în habitatul uman îl ocupă habitatul rural, iar populația rurală, ca efectiv și ca pondere, predomină net în populația mondială.

O dezvoltare mai amplă a căpătat-o habitatul urban, în perioada dezvoltării societății capitaliste exprimat în creșterea numărului de orașe și numărului populației urbane, fapt pentru care, în științele geografice, predomină concepția că habitatul urban contemporan este creația societății capitaliste. Către începutul revoluției industriale (sec. XVI), în lume, existau în

jur de 750 de orașe¹, dintre care numai 45 de orașe aveau o populație de peste 100 mii de locuitori fiecare. Astfel, orașele cu o populație de peste 100000 de locuitori erau rarități înainte de anul 1800 (tabelul 7).

Tabelul 7

Evoluția populației urbane și rurale mondiale

Anii	Populația (mil. loc.)	În același rând		Ponderea		Creșterea în % față de anul 1800		
		Urban	Rural	Urban	Rural	Total	Urban	Rural
1800	978	50	928	5,1	94,9	100	100	100
1850	1262	80	1182	6,3	93,7	129	160	127
1900	1650	220	1430	13,3	86,7	168	440	154
1950	2520	738	1782	29,3	70,7	258	15 ori	192
2000	6158	2926	3232	47,5	52,5	630	59 ori	348
2006	6555	3200	3355	48,8	51,2	670	64 ori	362
2010	7030	3640	3390	52,0	48,0	719	73 ori	365

Sursa: Calculat după Ю. Л. Пивоваров, геоурбанистики, М. 1996 с.33.

Analiza datelor tabel ne relevă următoarele:

- efectivul populației Terrei, în perioada 1800-2006, a crescut de 6,7 ori. a populației urbane – 64 ori, iar a populației rurale – de doar 3,6 ori. Deci, ritmurile de creștere a populației urbane au fost de 18 ori mai mari, decât cele ale populației rurale.
- ponderea populației urbane păstrează ritmuri înalte de creștere, în timp ce ponderea populației rurale se micșorează stabil. De exemplu, în anul 1800, ponderea populației urbane era de numai 5,1%, în anul 1900 – 13,3% iar, în anul 2006, populația urbană constituia, deja,

¹ Orașe, până la începutul secolului al XX-lea, se considerau toate localitățile cu un număr de peste 5000 locuitori. Numai după 1950, evidența populației urbane se ducea în corespundere cu criteriile naturale ale statelor lumii.

48,8% din totalul mondial. Deci, are loc și 52,5% corespunzător un proces foarte intens de urbanizare a populației mondiale. În același timp, evident, a crescut numărul de localități urbane; de la 750, în secolul al XVI-lea, la 27,6 mii, la mijlocul secolului al XX-lea.

Procesul de urbanizare este destul de diferențiat pe mari regiuni geografice (tabelul 8).

Tabelul 8

Evoluția populației urbane pe mari regiuni

	Numărul populației (mil. loc.) urbane			Ponderea în totalul populației (%)			Ponderea în populația urbană (%)		
	1950	1990	2010	1950	1990	2010	1950	1990	2010
Total	738	2277	3707	29,3	43,1	52,3	100	100	100
Europa	286	520	571	52,2	72,0	78,4	38,7	22,8	15,4
Asia	236	1014	1890	16,8	31,8	44,3	32,0	44,5	51,0
Africa	33	201	468	14,7	31,8	43,8	4,5	8,8	12,6
America de Nord	106	209	266	63,9	75,4	77,4	14,4	9,3	7,3
America de Sud	69	314	486	41,6	71,4	80,5	9,3	13,8	13,1
Australia și Oceania	8	19	25	61,6	70,8	71,1	1,1	0,8	0,6

Sursa: E. H. Перциук, Города мира, М. 1999, c.14.

Analiza statistică permite formularea următoarelor concluzii generale:

- efectivul populației urbane a crescut destul de semnificativ în toate regiunile mari ale Terrei;
- populația urbană a crescut cu ritmuri diferite: cele mai înalte se înregistrează în Africa (3,0 ori), Asia (2,6 ori), America de Sud (1,9 ori), iar cele mai modeste în Europa

- (1,8 ori) și America de Nord (1,2 ori);
- printr-un grad înalt de urbanizare se caracterizează America de Sud (80,5%), Europa (78,4%), America de Nord (77,4%), Australia și Oceania (71,1%). Gradul de urbanizare în Africa (43,8%) și Asia (44,3%) este sub media mondială;
 - populația urbană este repartizată destul de neuniformă pe regiuni mari. Astfel, peste 51% din populația urbană mondială este concentrată în Asia, urmat la distanță foarte mare de Europa – cu 15,4% și America de Sud – cu 13,1%;
 - populația urbană, pe mari regiuni, are o evoluție destul de diferențiată. Astfel, ponderea populației urbane în Europa a scăzut de la 38,7%, în 1950, la 15,4%, în 2010 (sau de 2,5 ori), în America de Nord, de la 14,4, la 7,3%, respectiv (sau de 2,0 ori). Totodată, ponderea populației urbane în Asia a crescut, în același interval, de la 32,0 la 51,0% (de 1,6 ori), în Africa, de la 4,5 la 12,6% (de 2,8 ori).

Diferențierile sunt și mai pronunțate pe state. Cu cel mai mare număr al populației urbane se evidențiază China (597 mil. loc.), India (402 mil. loc.) SUA (238 mil. loc.), Brazilia (170 mil. loc.). Dar cele mai urbanizate state (dintre statele mari) sunt Marea Britanie (91,4% în totalul populației), Germania (89,7%), Rusia (81,4%), SUA (80,5%). Pe când, giganții demografici: China și India au un grad de urbanizare destul de modest (43,0 și 33,8% respectiv).

Secolul XX și începutul secolului al XXI-lea, se caracterizează prin concentrarea foarte mare a populației urbane în localități urbane mari și aglomerații urbane. În prezent, în lume, există peste 530 de aglomerații urbane cu o populație de peste 500 mii de locuitori fiecare. În aceste aglomerații, locuiesc aproape 1 miliard de locuitori sau aproape 30% din

populația urbană mondială.¹ Printre cele mai mari aglomerații urbane (în 2005) se numără (milioane locuitori)– Tokyo – 35,2 (Japonia), Ciudad de Mexico – 21,6 (Mexic), Mumbai – 21,9 (India), Sao-Paulo – 20,5 (Brazilia), New-York – 19,9 (SUA). În numai 30 de aglomerații urbane (cu un număr de peste 7 mil. loc. fiecare), locuiesc aproximativ 400 milioane de locuitori.

O problemă aparte demografică, cu care se confruntă statele lumii, este problema depopulării spațiului rural al statelor lumii, care se reflectă negativ în dezvoltarea și amplasarea ramurilor agricole și valorificarea terenurilor agricole.

§ 7. 4. Problemele actuale ale migrației populației

Migrația populației este una din particularitățile de bază ale evoluției umanității. Anume, fenomenul migratoriu a determinat, într-o mare măsură, formarea societății umane și a contribuit, în mod substanțial, la conturarea actualei repartiții geografice a populației pe suprafața Terrei. Dacă, la nivel mondial, mobilitatea spațială este nulă, ea nefiind luată în calcul, apoi, la nivel macro-teritorial, are mai mică importanță, în schimb, la nivel micro-teritorial (state, regiune geografică) – aceasta are un rol important în evoluția efectivului și structurii populației.

Migrația populației trebuie considerată o consecință a inegalităților existente la nivel mondial în distribuția populației, a resurselor naturale și bunurilor materiale (condiții de viață, nivel de dezvoltare economică). Și trebuie percepută ca o încercare spontană a populației de a reduce dezechilibrele existente între numărul acesteia și resurse.

În literatura de specialitate, nu este o concepție unică în privința determinării noțiunii de migrațiune a populației. În cele

¹ Calculat după E. Н. Перцик, Города мира, М. 1999, с.15.

mai dese cazuri, în noțiunea de migrațiune, se includ toate deplasările teritoriale ale populației (deplasări zilnice, temporare și de anotimp, migrațiile pentru o perioadă mai îndelungată sau definitive. Una din cele mai reușite definiții aparține prof. rus V.V. Pokșișevschi (1978), în viziunea lui, „Sub noțiunea de migrațiune a populației se subînțelege orice deplasare teritorială urmată de schimbarea locului de reședință (stat, regiune, raion, localitate). Deci, criteriul de bază, în evidențierea migrației populației, este schimbarea locului de trai dintr-o localitate în alta.

Motivația migrației este determinată de două componente – repulsivitatea zonei de origine și atractivitatea a zonei de sosire (zona obiectiv). Sub aspect istoric, importanța acestor zone s-a schimbat. De exemplu, în secolul trecut, regiunile slab populate, cu pământuri libere, erau zone atractive, în timp ce regiunile dens populate erau zone repulsive. La etapa contemporană, se observă o tendință inversă, zonele des populate (de exemplu, Europa) sunt zone atractive, pe când zonele slab populate au devenit zone repulsive.

Migrația populației, ca fenomen demografic, este destul de complex și multidimensional. De aceea, pentru un studiu complex și calitativ este necesară o cantitate mare și variată de informație statistică. Actualmente, există mai multe surse statistice de informație despre migrația populației, însă niciunul nu prezintă informație complexă despre volumul, structura, direcțiile, formele și tipurile de migrațiune.

O problemă dificilă, în studiul migrației internaționale, constă în faptul că nu toate statele utilizează aceleași criterii de evidență a mobilității populației. În unele state ale lumii drept migranți sunt considerați persoanele care își schimbă locul de reședință (Rusia, Ucraina, Republica Moldova, România etc.), în alte state se consideră migranți numai persoanele care depășesc hotarele anumitor unități administrative sau hotarele statelor. Toate acestea fac dificilă selectarea informației

necesare pentru studiului despre volumul, intensitatea și direcțiile migrației populației la etapa contemporană.

Pornind de la situația concretă, ca surse de informație statistică despre migrația populației servesc:

I. Sursele primare de informație: formate în baza fișelor de migrațiune îndeplinite de participanții la procesul de migrație, sau declarației (orale) populației care își schimbă locul de trai (a); sondajele demografice speciale, care pot evidenția intensitatea, direcțiile și alți indicatori demografici și sociali ai migrațiilor(b).

II. Sursele secundare de informație:

- a) prezentate de recensămintele populației prin faptul că, în chestionare, este inclusă informația despre locul nașterii, ultima reședință avută și locul de reședință la momentul de referință al recensământului.
- b) materialele statistice despre migrație prezentate de instituțiile statistice naționale și internaționale;
- c) studiile demografice, geografice, statistice, sociale (monografiile demografice);
- d) registrele de populație – sursă care se utilizează după 1960, în mai multe state din Europa (Norvegia, Suedia, Franța etc.).

Una din cele mai dificile probleme, în studiul migrației, constă în evidențierea și conturarea factorilor care determină migrația populației. Cauzele migrației sunt variate și complementare și implică, întotdeauna, existența a două grupe de factori: factori de respingere (repulsare) în arealul de plecare (origine) și factorii de atracție (atractivități) în regiunea de sosire (destinație). Se cere remarcat faptul că decizia de a migra apare în urma unei evaluări complexe cu privire la țara de destinație, perioada de deplasare, costul deplasării etc. Deci, fiecare potențial migrant trebuie să evalueze avantajele și dezavantajele situației personale în țara de destinație, vizavi de

problemele de locuință, locul de muncă, nivelul veniturilor și altele. Această evaluare este una subiectivă sau personală și se bazează pe informații sau cunoștințe superficiale despre arealul de deplasare.

Migrația populației și schimbarea rezidenței presupune, în același timp, schimbarea mentalității, comportamentului și modului de viață. Din această cauză, mobilitatea teritorială este diferită în funcție de vârstă, gen, nivel de instruire și alți indicatori sociali și economici.

Factorii care determină migrația populației sunt foarte diverși și complecși, adesea, același tip de migrație putând fi provocat de mai mulți factori concurenți, factorii determinanți ai mobilității succedându-se în timp, în raport cu condițiile specifice ale fiecărei etape din istoria dezvoltării societății umane. Factorii cei mai importanți, care determină deplasarea populației, pot fi grupați astfel:

1. Factorii economici care au jucat un rol fundamental în declanșarea mobilității teritoriale a populației, pe tot parcursul istoriei omenirii, începând din Paleolitic și au contribuit la răspândirea, pe un teritoriu larg, a unor civilizații înaintate. Factorul economic s-a manifestat sub diverse forme: începând cu tendința naturală a individului sau a grupului uman de a-și asigura condiții mai bune de viață, de a găsi terenuri libere pentru valorificarea, surse de hrană mai sigure și substanțiale, bogății exploatabile ale subsolului, posibilități de lucru mai largi și mai variate etc. Modernizarea economiei, după prima revoluție industrială, evoluția progresului tehnico-științific și tehnicilor de transport, la mare distanță, a favorizat migrația din motive economice sub diverse forme.

Tendența de creare a unei piețe unice planetare determină mondializarea fluxurilor umane, drenajul (selectarea) elitelor profesionale și culturale spre statele avansate și polarizarea migrațiilor de către marile metropole integrate în sistemul economic internațional.

2. Factorii sociali. Aceștia sunt, de cele mai deseori, strâns legați de factorii economici, bunăstarea materială și cea socială fiind, adesea, corelată. Uneori, factorii sociali se îmbină cu cei etno-confesionali și demografici. Lipsa unor activități sociale sau culturale din zonele rurale și formarea centrelor urbane mari pot constitui cauze sociale de mare importanță în formarea fluxurilor migratorii.

3. Factorii politici au jucat, de asemenea, un rol important, începând cu apariția primelor state de dimensiuni mari, cu caracter multinațional, care au căutat să-și asigure dominația asupra diferitelor teritorii, fie prin deportări forțate a unor populații, fie prin colonizarea masivă. Multe migrații ale populației au fost determinate de persecuțiile politice și de instaurarea regimurilor totalitare. Factorul politic se poate manifesta și prin intermediul inerției istorice, favorizând anumite direcții ale migrației populației. În perioada actuală, mobilitatea teritorială a populației este mai puțin determinată de factorul politic, dar mai există situații în care anumite persoane intră în conflict cu politica statului.

4. Factorii naturali se manifestă asupra mobilității populației, atât în sensul atractivității, cât și în cel al repulsivității, prin repulsiunea spațiului geografic. Condițiile naturale, îndeosebi climatul excesiv, relieful inaccesibil, solurile nefertile, pot constitui factori puternici de respingere pentru populație. Cataclismele naturale precum inundațiile, erupțiile vulcanice, cutremurele de pământ, uraganele, de asemenea, pot încuraja migrațiile populației spre alte regiuni sau zone mai favorabile.

Migrațiile pot fi determinate, de asemenea, de astfel de factori, precum demografici, psiho-sociali, rasial-naționali-confesionali, sanitari, educativi, culturali și de alt caracter.

Mobilitatea teritorială a populației se caracterizează printr-o mare varietate de forme de manifestare, ceea ce explică și diversitatea criteriilor, după care pot fi analizate și

sistematizate aceste forme.

În literatura geografică, economică, sociologică și demografică, se duc multe discuții, asupra formelor de migrație. Aceasta este determinată de faptul că unii specialiști nu includ în noțiunea de migrație deplasările zilnice, sezoniere, turistice, recreaționale și altele. Analiza formelor de manifestare a deplasărilor care există, astăzi, în lume, a condus la distincția a două forme principale:

- 1) deplasări obișnuite, care nu implică o schimbare de durată sau definitivă a rezidenței sau activității.
- 2) mișcări migratorii propriu-zise, care implică o schimbare de durată sau definitivă a rezidenței, care presupun schimbarea spațiului geografic și a modului de viață al migrantului și, de cele mai multe ori, a activității.

În cadrul migrațiilor propriu-zise, se deosebesc două tipuri de migrații: migrațiile interne și migrațiile internaționale. Migrațiile interne se referă la mișcările populației în interiorul statului și pot fi internă regională, în cadrul aceleiași regiuni și inter-regionale, de la o regiune la alta. Dintre acestea, cele mai importante ca volum sunt migrațiile pe direcția rural-urban sau exodul rural, precum și migrațiile pe direcția urban-urban sau interurbane. În ultima perioadă, au luat amploare, mai ales în statele dezvoltate, migrațiile urban-rural.

Migrațiile interne au căpătat o dezvoltare semnificativă în perioada modernă sub influența industrializării și dezvoltării fenomenului de urbanizare în statele dezvoltate ale Europei (Marea Britanie, Germania, Franța ș.a.). În majoritatea statelor din America Latină, Asia și Africa, exodul rural (migrația rural-urban) s-a menținut la un nivel modest. La etapa contemporană, exodul rural în statele dezvoltate din Europa Occidentală și America de Nord își reduce foarte mult din importanță, datorită epuizării resurselor de forță de muncă din mediul rural, mai ales în statele unde nivelul urbanizării a atins cote destul de înalte (Marea Britanie, Belgia, Germania ș.a.). În prezent, în statele

dezvoltate, ia amploare fenomenul de dezurbanizare, când centrele marilor aglomerații urbane încep să piardă din populație, ca o consecință a reducerii spațiului locativ în favoarea spațiului pentru servicii, a creșterii prețului terenurilor, locuințelor și chiriilor, dar și perfecționării transportului public și individual, care permite angajaților să se mute la distanțe apreciabile de serviciu, în spațiul suburban. În schimb, exodul rural se manifestă din plin în statele în curs de dezvoltare, unde a avut loc o creștere exagerată a orașelor mari în care s-au aglomerat mase imense de foști rurali, în speranța găsirii unui loc de muncă (China, India, Mexic, Brazilia ș.a.).

Migrațiile internaționale au o semnificație demografică deosebită, acestea contribuie la creșterea sau descreșterea efectivului populației unui stat. Ca și în cazul migrațiilor interne, migrațiile internaționale s-au îndreptat, în mod preferențial, spre regiunile industrializate și urbanizate sau spre regiunile în curs de industrializare și urbanizare, care necesită o imensă forță de muncă. De remarcat faptul că, în perioada actuală, migrația forței de muncă ieftină, necalificată, constituie esențialul migrațiilor internaționale definitive sau de lungă durată, care antrenează, în prezent, milioane de persoane.

O tendință nouă în migrația internațională este aceea a atragerii, prin diferite mijloace, în statele industriale dezvoltate a oamenilor de știință și a altor cadre de înaltă calificare, în vederea menținerii avansului științifico-tehnic pe plan mondial (așa-numitele „brain-drain” sau „exod de inteligență”).

Un alt fenomen care trebuie menționat este migrația ilegală sau clandestină. Aceasta include atât pe acei migranți care au pătruns fraudulos sau pe canale ilegale pe teritoriul unei țări, cât și persoanele care nu au primit formal dreptul de rezidență sau la care acesta a expirat. Fluxurile ilegale de migranți provin din țări relativ sărace și se îndreaptă spre țări dezvoltate cu un venit ridicat pe locuitor.

O dimensiune relativ nouă a mirațiilor ilegale o constituie traficul de persoane care aduce celor care îl controlează sume imense (circa 15 mld. Dolari SUA). Acest trafic clandestin este dirijat de organizații criminale de origine chineză, turcă și albaneză mai ales.

Una din problemele majore ale traficului ilegal de persoane constă în faptul că acestea subminează procesul migrației legale fiind asociat cu crima organizată (trafic de droguri, arme etc.), generând reacții antagoniste față de migrații sau comunitățile migranților aflate în societățile care se găsesc la destinație.

Migrațiile internaționale au efecte profunde, atât în plan economic, cât și demografic sau cultural.

§ 7.5. Elemente de prognoză a populației

Tentativele de estimare a evoluției numărului populației unei țări sau al populației mondiale au o îndelungată istorie. Aceste estimări au început să devină mai riguroase, pe măsură ce se completa și creștea volumul de informație, se perfecționau metodele de calcul al efectivului și structurii populației. Astfel, treptat, s-a trecut de la estimări ale tendințelor de evoluție a metodele analitice complexe, ajungând-se la metodele componentelor demografice. Pentru estimarea natalității, se folosesc ratele fertilității pe grupe de vârste ale populației și a se accepta anumite ipoteze cu privire la evoluția numărului copiilor ce se vor naște în anii viitori. Componenta de bază a prognozei constă în estimarea numărului supraviețuitorilor, care este în funcție de rata mortalității populației. O problemă dificilă, în elaborarea unei prognoze, o constituie componenta migrației populației, care, foarte rar, se supune legităților sociale și economice sub influența multor factori de aspect economic, geografic, politic, social, istoric, demografic etc. Cercetările de prognoză a populației, anticipațiile asupra

dezvoltării ulterioare a societății în ansamblul ei au, în prezent, ca și în trecut, un pregnant caracter ideologic și economic. Prognozele demografice actuale sunt orientate spre:

- relevarea rolului prognozei și elaborarea unei strategii a evoluției componentelor demografice;
- păstrarea caracterului de continuitate și de discontinuitate ale unor fenomene sociale și demografice;
- identificarea unor căi noi și valorificarea lor sistemică prin intermediul unor decizii optime.

Astfel, evidențiind direcțiile posibile de evoluție, se proiectează în viitor menținerea sau transformarea unei situații demografice existente în conformitate cu situația reală creată sau cu interesele societății. Prognoza efectuată permite luarea unor decizii preventive, pentru a nu ajunge la situații nefavorabile sau prevenirea unor situații de criză. Disponând de rezultatele prognozei demografice se poate atrage atenția la timp asupra consecințelor posibile ale evoluției diferitelor evenimente și fenomene demografice. De aceea, prognoza demografică trebuie privită ca un proces permanent de obținere, evaluare și prelucrare a informației demografice.

Prognoza demografică actualmente servește pentru trasarea direcțiilor de cercetare și de activitate social-economică pentru preconizarea tendințelor evoluției efectivului și structurii populației. Prognoza demografică trebuie să asigure perfecționarea continuă a informației demografice și sociale, în special, a celei care se referă la planificarea pe termen lung, prin recomandarea alternativelor posibile cu privire la modificarea ulterioară a fenomenelor demografice, sociale sau economice.

O contribuție importantă la dezvoltarea și perfecționarea metodelor de prognoză demografică, la efectuarea prognozei populației la nivel global, regional sau național și-au adus aportul organele statistice ale Organizației Națiunilor Unite

(Diviziunea populației) și Institutul Demografic din Viena. Prognozele demografice efectuate de ONU și de instituțiile sale specializate se bazează pe informația furnizată de statele lumii, pe estimări, analize și calcule relevante.

La momentul actual, de către instituțiile ONU, se elaborează mai multe prognoze ale efectivului și structurii populației mondiale și pe regiuni mari ale Terrei, pe perioada de până în 2015 și 2050. Unele estimări ale efectivului populației mondiale se efectuează pentru anul 2100.

Conform prognozelor, prezente în literatura de specialitate, efectivul populației Terrei, până în anul 2015, continuă să crească, păstrând, în mare măsură, ritmurile stabilite la începutul secolului al XXI-lea. În perioada 2000-2007, efectivul populației Terrei crește, în medie, pe an, cu 76-78 miliarde de locuitori, astfel căre anul 2008 a depășit cifra de 6,7 miliarde de locuitori. Pornind de la această evoluție, prognozele contemporane estimează, pentru 2025, creșterea efectivului populației mondiale până la 7,9-8,2 miliarde de locuitori. Totodată, ritmurile de creștere vor scădea până la 0,9% pe an sau creșterea anuală va constitui 68-69 milioane de locuitori.

Prognoza pentru o perioadă mai îndelungată (2050) relevă menținerea creșterii efectivului populației mondiale, care va atinge limita de 9,1-9,3 miliarde de locuitori, sau, o creștere medie anuală de 48-50 milioane persoane. Ritmurile de creștere vor scădea la 0,5% anual.

Estimările pentru o perioadă și mai îndelungată arată că creșterea medie anuală, după anul 2050, se va reduce și către sfârșitul secolului va înceta, iar efectivul populației mondiale se va stabili în jurul valorilor de 10 miliarde de locuitori.

Totodată, în această perioadă, se vor înregistra modificări esențiale în repartizarea teritorială a populației pe regiuni mari și state ale lumii. Vor crește, în continuare, efectivul și ponderea Africii și Asiei în populația mondială și se va reduce

destul de semnificativ efectivul și ponderea populației Europei și Americii de Nord. Astfel, în 2005, efectivul populației Asiei constituia 3,8 miliarde de locuitori sau 59,4% din populația Terrei, către 2025, va constitui 4,7 miliarde locuitori (59%), iar către 2050 – 5,2 miliarde de locuitori (57%). Conform prognozei atât efectivul, cât și ponderea populației Europei se va micșora destul de semnificativ. Dacă, în anul 2005, numărul populației Europei era de 816,2 mln. loc. (12,6% din totalul mondial), către 2025 efectivul începe să se micșoreze la 814 mln. loc. (10,0-10,3%), apoi către 2050 indicatorul respectiv va continua să se micșoreze, ajungând la 760 mln. loc. (8,3-8,5%).

Prognoza demografică pentru Republica Moldova este mai puțin optimistă. În perioada 1990-2008, s-a stabilit o tendință certă de micșorare a efectivului populației drept consecință a bilanțului (sporului) migratoriu negativ. Această tendință se va păstra și în următoarele decenii, dar cu ritmuri variate. Conform estimărilor efectuate efectivul populației se va micșora de la 3572,7 mii, în 2008 la 3423,0 mii în 2015 sau cu 149,7 mii de locuitori. Aceasta este una din cele mai optimiste estimări, existentă la moment în literatura de specialitate. Totodată, sunt prognoze mai pesimiste, în corespundere cu care, efectivul populației Republicii Moldova se va reduce până la 3,2-3,3 milioane de locuitori.

Se cere remarcat faptul că cifra de 3572,7 mii de locuitori, pentru anul 2008, include și numărul de emigranți aflați peste hotarele țării, peste 600 mii, iar reîntoarcerea lor la baștină ar putea influența evoluția și structura populației.

Tema 8. SITUAȚIA GEOECONOMICĂ DIN REPUBLICA MOLDOVA

§ 8.1. Aprecierea geoeconomică și geopolitică a Republicii Moldova

Republica Moldova, stat tânăr, situat în Sud-Estul Europei Centrale, a apărut pe harta politică a lumii la 27 august 1991, în urma dezmembrării URSS. De fapt, apariția pe harta politică ca unitate politico-administrativă ține de 1940, când armata sovietică ocupă teritoriul dintre Nistru și Prut pe 28 iunie. La 2 august 1940, s-a format RSSM (Republica Sovietică Socialistă Moldovenească) cuprinzând orașul Chișinău și 6 județe situate între Prut și Nistru. Ulterior, acestui teritoriu îi sunt alipite orașul Tiraspol și cele 5 raioane administrative din stânga Nistrului, din fosta RSSAM (Republica Sovietică Socialistă Autonomă Moldovenească), formată în 1924 în componența Ucrainei. Din două spații geografice mici de pe malul stâng și drept al Nistrului apare o structură nouă, RSSM, în componența URSS, care avea să existe în această formulă până la obținerea independenței la 27 august 1991. La această cotitură istorică, R. Moldova își realizează șansa istorică de a se transforma într-un stat suveran și independent. Însă, se știe că drumul spre afirmare nu a fost parcurs ușor și că independența a fost plătită cu prețul unui război civil, al pauperizării populației, șomajului și emigrațiilor masive, blocadei economice din partea Federației Ruse, principalul partener comercial. Deși, actualmente, R. Moldova este recunoscută de majoritatea statelor lumii ca subiect de drept internațional, suveranitatea nu este una deplină, deoarece nu-și exercită puterea asupra Transnistriei secesioniste (11,8% din teritoriu), la care se adaugă și prezența unor baze militare rusești.

Experiența statală a Republicii Moldova este una destul de mică, de doar 19 ani. Să fie asta una dintre cauzele insucceselor în economie invocată adesea de autorități?! Cert este că modificările frecvente de hotar, divizarea spațiului geoeconomic, ignorarea

DIM (diviziunea internațională a muncii) și-au spus cuvântul în dezvoltarea social-economică a Republicii Moldova.

Republica Moldova este un stat de dimensiuni mici, având o suprafață de 33 843 km², ocupând poziția a 32-a în Europa. Deși, din punct de vedere geografic, ea este situată în nemijlocita apropiere de centrul Europei (aflându-se la jumătatea distanței dintre Oceanul Atlantic și Munții Ural și la jumătatea distanței dintre Ecuator și Polul Nord, fiind mai aproape de extremitatea sudică a Europei), din punct de vedere geopolitic, ea a avut întotdeauna o poziție periferică. Neavând ieșire la mare, Republica Moldova este „ancorată” între România și Ucraina, state cu un potențial economic mult mai mare decât al țării noastre, dar, totuși, state cu nivel mediu de dezvoltare, state în curs de dezvoltare, în proces de tranziție. În pofida suprafeței mici a Republicii Moldova, perimetrul frontierelor este destul de mare: 682 km de frontieră naturală cu România care trece pe Prut și 1222 km frontieră cu Ucraina, din care 470 km sunt controlați de autoritățile autoproclamatei Republici Moldovenești Nistrene, care încă nu este amenajată corespunzător. Pe acest sector, se înregistrează cele mai multe cazuri de contrabandă. Abia în ultima perioadă se fac încercări ca Republica Moldova și Ucraina să-și coordoneze acțiunile pentru controlul frontierelor pe segmentul transnistrean. În acest sens, a fost lansat proiectul BOMMOLUK (îmbunătățirea controlului la frontiera moldo-ucraineană finanțat de UE cu un buget total de 9 mln euro, fiind dirijat de consiliul coordonator al Misiunii UE).¹

¹ Misiunea și-a început activitatea pe 30 noiembrie 2005, la solicitarea Președinților Moldovei și Ucrainei, și reprezintă o autoritate consultativă și tehnică, înființată pentru conlucrarea cu Moldova și Ucraina în vederea armonizării standardelor și procedurilor de management al frontierei în conformitate cu normele UE.

Misiunea este prevăzută pe un termen de 2 ani, are oficiul principal la Odesa și alte 7 oficii de campanie, inclusiv 3 – pe teritoriul Moldovei. Efectivul Misiunii este compus din 158 de persoane, inclusiv 101 experți internaționali din 16 țări ale UE și 3 țări din CSI.

Teritoriul Republicii este traversat de câteva căi de transport și comerciale (căi ferate, automagistrale, linii de înaltă tensiune, gazoducte) dinspre Asia Centrală și Europa de Est spre Europa Occidentală și Balcani.

R. Moldova este un stat intracontinental și lipsa ieșirii la Oceanul Planetar creează dificultăți serioase în relațiile economice externe. Ieșirea pe o porțiune mică la Dunăre va îmbunătăți pe viitor legăturile economice externe. Un avantaj mare din punct de vedere geopolitic al teritoriului Republicii îl constituie apropierea de hotarele UE și hotarul direct cu blocul de securitate NATO, care vor schimba poziția politico-geografică a țării.

Hotarele statului reflectă dependența geopolitică de țările estice, care direct, prin Ucraina și indirect de către Federația Rusă, își manifestă interesele geopolitice în regiune. O particularitate a frontierelor estice o reprezintă caracterul fragmentat al acestora, cu numeroase intrânduri, cauzând anumite probleme de natură morfopolitică (cazul localității Palanca).

Republica Moldova este un stat în curs de dezvoltare, drept dovadă servind indicatorii macroeconomici destul de modești. Analiza dinamicii principalilor indicatori macroeconomici, în perioada independenței statale, atestă involuții mari (tabelul 1).

Perioada analizată poate fi divizată convențional în trei etape. Prima etapă – 1991-1994 – etapa „declinului brusc” în economie, în care PIB-ul s-a diminuat, în medie, cu 20% anual. A doua etapă – 1995-1999 – etapă de „stabilizare depresivă” cu ritmuri mari de scădere a PIB-ului. A treia etapă, începând cu anul 2000, am putea s-o numim relansare economică în care creșterea anuală a PIB-ului a fost în limitele a 2-7%.

Deși analiza evoluției valorilor relative a PIB-ului atestă, inițial, un declin apoi o creștere nesemnificativă, în cifre absolute, PIB-ul, în anul 2000, reprezintă doar circa o treime

din nivelul anului 1990. R. Moldova a avut cel mai spectaculos declin dintre fostele republici unionale și aceasta situație s-a datorat dependenței mare de complexul economic unional, dar și specializarea neadecvată impusă potențialului existent. Declinul s-a datorat atât cauzelor de ordin intern: uzura mare a fondurilor fixe, lipsa concurenței, necompetitivitatea produselor autohtone, piața de desfacere mică, cât și de ordin extern: diminuarea schimburilor comerciale prin apariția barierei vamale și a dificultăților financiar-bancare, dependența mare de importul materiilor prime, creșterea prețurilor la combustibili etc.

PIB-ul pe locuitor, în Republica Moldova, are printre cele mai scăzute valori din Europa. Deși, în ultimii ani, se atestă o creștere a valorii acestuia, constituind 682\$ (2005) pe cap de locuitor, ceea ce reprezintă mai puțin de 2 \$ pe zi, rămânând a fi printre cei mai mici indici în Europa. Dacă luăm în considerație și repartizarea neuniformă a veniturilor, tabloul subdezvoltării se întregește și mai mult.

Analiza gradului de acoperire a importurilor cu exporturile atestă o creștere continuă a valorilor importurilor în ritmuri mult mai mari decât exporturile, ceea ce vorbește despre slaba adaptare a economiei Republicii Moldova la economia internațională și despre caracterul ei necompetitiv, fapt care, pe termen mediu și mare, poate reprezenta un grad sporit al riscului de țară.

Din punct de vedere politic, Republica Moldova, alături de Ucraina și Belarus, face parte din așa-numita „zonă gri” între UE, pe de o parte, și Federația Rusă, pe de altă parte, care se opune pe toate căile integrării fostelor republici unionale în UE și NATO, din care cauză riscurile politice și economice sunt destul de grave. Aprecierea făcută Republicii Moldova ca un „cap de pod” între Occident și Orient sau intersecția Europei și Asiei este puțin fondată întrucât teritoriul ei mic (distanța de la N-S de doar 350 km și de la E-V – 150 km) nu reprezintă o

barieră din punct de vedere geopolitic și poate fi ușor ocolită. De altfel, ucrainenii, deja, și-au manifestat interesul pentru construcția unor magistrale auto și feroviare transeuropene pentru a ocoli R. Moldova. În realitate România, Bulgaria și, desigur, Turcia constituie veritabile punți între Occident și Orient. Această poziție geostrategică a acestor țări le face atractive pentru Occident: România și Bulgaria, deja, s-au integrat, iar Turcia a început negocierile de preaderare, amânate mult timp. Se pare că și ideea revitalizării anticului „Drum al mătășii” va avantaja mult România, fapt pentru care strategii moldoveni ar trebuie să-l ia în calcul în politica externă de dezvoltare, iar integrarea economică, și de ce nu și politică a celor două state românești pare a fi varianta cea mai favorabilă dezvoltării spațiului geoeconomic al Republica Moldova, aceasta și pentru faptul că R. Moldova este șantajată direct și indirect de F. Rusă, care, după cum remarcă politologul Zbignev Brzezinski, prin politica față de vecinii din CSI, urmărește două obiective principale: deposedarea treptată a noilor state independente de autonomia lor economică și împiedicarea constituirii forțelor armate proprii. F. Rusă folosește în acest scop diverse strategii politice, geoeconomice, tehnologice, militare și subiectiv-atipice (scăparea de sub control a crimei organizate ruse care activează la scară internațională, distrugerea patrimoniului industrial, discreditarea cultural-lingvistică, finanțarea diferitelor „grupuri de șoc” etc.).

Forma teritoriului statului, de asemenea, reflectă realitățile geoistorice și geopolitice. Analizând harta, observăm clar că țara a apărut într-un spațiu de instabilitate și dezechilibru geoistoric, că forma fizică, fiind asemănată cu un strugure de poamă și cântată în fosta URSS, nu este decât o formă artificială determinată de extinderea intereselor marilor puteri, mai ales a celor estice și asiatice. Lipsa accesului la Marea Neagră, ieșirea la Dunăre pe o porțiune mai mică decât 1 km a

dezavantajat mult teritoriul din punct de vedere geoeconomic. Construcția și darea în exploatare a terminalului Giurgiulești va asigura accesul R. Moldova indirect la Marea Neagră și la stabilirea contactelor și relațiilor permanente cu statele danubiene, iar pe canalul Dunăre-Main-Rhin și cu statele din Europa Occidentală. Perspectiva reducerii insecurității energetice trebuie să aibă loc prin diversificarea furnizorilor, prin evaluarea posibilității de acces indirect la Marea Neagră prin limanul Nistrului și prin Prut – Dunăre-Canalul Dunăre-Marea Neagră, care ar trebui să fie o problemă strategică actuală.

Din punct de vedere al tabloului etnic, prin prisma implicațiilor geoeconomice regionale, situația pare a fi favorabilă din următoarele considerente: marea majoritate a populației de origine latină, circa 80% din populație o reprezintă românii (care se autointitulează moldoveni), conform datelor ultimului recensământ (2004) pe care îi leagă o rudenie istorică, etnolingvistică cu românii de dincolo de Prut și pe care realitățile geopolitice, geoistorice, ideologiile diferite existente i-au îndepărtat, dar care urmează să-și edifice viitorul împreună și să recupereze timpul vitreg care le-a jucat festa. România împreună cu alte state din fostul lagăr socialist ar putea face lobby pentru R. Moldova în intenția acestuia de integrare în UE, tocmai pentru faptul că au fost părtașii aceluiași sistem și cunosc cel mai bine realitatea obiectivă. Faptul că reprezentăm granița latinității estice, precum și statutul de țară francofonă, ar trebui luată în considerație și de cancelariile occidentale ale statelor de origine latină (în special Franța, Italia), care au un cuvânt greu de spus în decizia finală de integrare, în speranța că adevărul istoric va prevala ambițiile și interesele politice. În același timp, prezența, deloc neglijabilă, a minorității rusofone în R. Moldova nu permite Moscovei desfășurarea unui război economic veritabil, deși sistarea importurilor de vinuri (principalul produs al exporturilor), în prima jumătate a anului

2006, precum și majorarea continuă a prețului gazului natural contrazic această supoziție. Reprezentanții acestei minorități sunt mult mai activi în afaceri și concentrează o impresionantă putere economică. Aceștia se orientează predominant în sfera economică rusă, determinând și orientarea geografică a relațiilor economice mult prea dependente de piața rusă. Românii din R. Moldova sunt mult mai puțin orientați în sfera businessului „înalt”. Populația titulară constituie cea mai mare parte a exodului forței de muncă care a luat amploare în perioada de tranziție.

În linii mari, situația geopolitică a R. Moldova este determinată de următoarele caracteristici:

- a) Republica Moldova se află la confluența lumilor latină și slavă;
- b) Republica Moldova ocupă poziția înaintată a Europei latine în fața Asiei;
- c) Republica Moldova deține o poziție periferică în contextul geopolitic european.

Geopolitica conflictelor etnice din R. Moldova. Structura neomogenă a populației Republicii Moldova stă la baza unor conflicte etnice, susținute, în mare măsură, de forțe din exterior. Printre teritoriile R. Moldova, aflate în dispute geopolitice, este Transnistria, contradicțiile constând în originea acestui ținut. Din punct de vedere geografic, Transnistria ar desemna teritoriul cursului inferior al Nistrului situat în partea stângă a acestuia, cuprinzând 5 foste raioane ale RSSM, la care regimul separatist a inclus și municipiul Tighina, autointitulându-se rmn (autoproclemata republică nistrenă), însumând 11,8% din teritoriul R. Moldova și o populație de circa 10%, pretinzând la o autonomie teritorială sau chiar o viitoare alipire la Federația Rusă, deși teritoriul nu are hotare comune cu aceasta. Constituirea, în 1924, a RASSM a pus începutul unei prezențe politico-geografice moldovenești în Transnistria, unde, în prezent, locuiesc 40% moldoveni, 30% ucraineni, 25% ruși,

componenta slavă fiind considerabilă. La baza conflictului transnistrean, stau diferențe de psihologie, de percepere a simbolurilor noi ale R. Moldova ca imn, tricolor, precum și atitudinea respingătoare față de tot ceea ce este românesc și prooccidental. În paralel, există o psihologie a percepției spațiale și a frontierelor, dat fiind faptul că timp de sute de ani Nistrul a fost o barieră naturală între Moldova și Răsărit. În 1990, conflictul a căpătat un caracter geopolitic, accentuându-se și mai mult după obținerea independenței R. Moldova în 1991. Forțele separatiste din rmn au fost susținute deschis de către politica rusească, dornică de a-și menține vechile poziții în acest teritoriu și de a-l supune ideologic și geopolitic. Deși rmn nu este recunoscută de cancelariile occidentale, zona rămâne a fi una de tensiune majoră în regiune, soluționarea căreia va depinde în mare măsură, de deciziile marilor puteri.

Al doilea conflict teritorial, care unește atât actori interni, cât și din exterior, este nodul sud-basarabeian unde se intersectează interesele a 3 protagoniști locali: R. Moldova, comunitatea găgăuză și comunitatea bulgară și din exterior Turcia și Bulgaria. Acest conflict își are originea la începutul sec. XIX-lea când autoritățile țariste au susținut și încurajat popularea teritoriului din sudul Basarabiei cu etniile turco-găgăuză, bulgară etc. Deși ponderea acestora în structura etnică a populației R. Moldova este nesemnificativă (găgăuzii constituie 3,5% și bulgarii 2,0% din populația Republicii, 2004) minoritățile date pot crea dificultăți mari geopolitice din mai multe considerente: ocupă teritorii compacte, din punct de vedere etnopolitic au o subordonare dublă, Comrat-Ankara și Comrat-Moscova și corespunzător Taraclia-Sofia, Taraclia-Moscova. Actualmente, găgăuzii, în special, sunt marcați de o românofobie neîntemeiată, dând dovadă, în același timp, de loialitate față de F. Rusă, limbii ruse conferindu-i-se statutul de limbă de stat, instruirea având loc în limba rusă, ceea ce, de asemenea, conferă conotații geopolitice. Prin acțiunile lor,

găgăuzii nu propagă naționalismul găgăuz, ci unul prorus și antimoldovenesc-antiromânesc, ceea ce creează disensiuni în teritoriu. Gagauz-Yeri are o suprafață de 1847 km² și o populație de 155,7 mii locuitori, în cadrul autonomiei găgăuze ei constituie 78% din totalul populației.

Cât privește etnia bulgară, aceasta este și mai puțin numeroasă. Bulgarii mult timp au rămas în afara unor conflicte active, manifestând o atitudine comparativ mai loială față de moldoveni. Disensiunile au apărut odată cu realizarea reformei teritorial-administrative (1998). Administrația de la Taraclia a început să utilizeze formula etnică bulgară pentru a asigura menținerea ei la putere, antrenând în acest scop autoritățile bulgare de la Sofia, care au insistat asupra acordării unei autonomii administrative. Cazul Taraclia s-a transformat, ulterior, într-un conflict moldo-bulgar cu declarații dure între Chișinău și Sofia. Bulgarii din județul Taraclia (actualmente, raionul Taraclia) constituie doar 32 000 persoane (2004), fiind mai puțin de 2/3 pentru a putea pretinde la o autonomie administrativă. Din totalul de peste 80 000 de etnici bulgari, care locuiesc, actualmente, în R. Moldova, doar 32 000 de persoane locuiesc în raionul Taraclia, restul, adică 60% se află în afara raionului. Manifestarea naționalismului bulgar este mult mai pasivă, dar problema în sine persistă, Taraclia fiind considerat un focar de instabilitate pasiv, care se poate activa în anumite condiții și de care trebuie să se țină cont.

Autonomiile culturale sus-menționate sunt susținute de către unele forțe din F. Rusă pentru a submina caracterul unitar al R. Moldova, menținându-le în sfera de interes rusesc.

§ 8.2. Crearea complexului de ramuri ale economiei naționale și a spațiului geoeconomic

Republica Moldova este o țară săracă în resurse economice. Această situație a determinat, în mare măsură, formarea și dezvoltarea economiei naționale pe sectoare și pe ramuri de activitate economică pe parcursul secolelor. Printre resursele importante ale teritoriului, se numără condițiile naturale favorabile dezvoltării agriculturii, remarcându-se calitatea condițiilor agroclimaterice și pedologice, resursele umane de forță de muncă de o calificare relativ înaltă, nepretențioasă și ușor adaptabilă la noile condiții social-economice, potențialul tehnico-științific relativ înalt. Aceste avantaje sunt combătute, în mare parte, de lipsa resurselor naturale de importanță strategică (în special, cele energetice, dependența Republicii de importul acestora fiind de peste 95%), piața internă de desfăcere mică, la care se adaugă și veniturile mici ale populației, situația nefavorabilă pentru investițiile străine, structura industrială precară moștenită din perioada sovietică, neadecvată potențialului ei, infrastructura slab dezvoltată, precum și un șir de probleme de ordin politic, social, care, luate împreună, plasează R. Moldova în subsolul economic european. Situația de conjunctură a fost nefavorabilă în timp.

Evoluția geopolitică și istorică a spațiului geografic dintre Nistru și Prut, în care este amplasată cea mai mare parte a teritoriului R. Moldova, a determinat divizarea de nenumărate ori a spațiului geoeconomic, constituit încă în Evul Mediu. În secolul V î. Hr., la gurile Nistrului a fost înființată colonia Tyras. Către sec. VIII d. Hr., spațiul pontic occidental era întregime dominat de negustorii greci, iar spre finele sec. XIII, pe locul așezării grecești, a apărut colonia Moncastro. Sub stăpânirea Domnilor Moldovei, ea a căpătat denumirea Cetatea Albă, fiind, ulterior, obiectul numeroaselor conflicte și războaie, tocmai prin poziția geostrategică determinată de

accesul liber la mare. După cucerirea de către turci a Cetății Albe și a Chilieii s-a produs ruina economică a Țării Moldovei. Ocupația turcească, iar apoi și cea rusească au determinat specializări înguste ale economiei, subordonate intereselor metropolei. În această perioadă, s-a dezvoltat o agricultură extensivă prin extinderea excesivă a terenurilor agricole prin defrișarea masivă a pădurilor (în prezent, R. Moldova are una din cele mai despădurite teritorii din Europa, gradul de împădurire de 9,8% e mult mai mic decât media europeană de 28%). Numeroasele schimbări de frontieră au cauzat dezvoltarea haotică a infrastructurii. Aceasta a afectat, o dată în plus, economia Moldovei care, până în sec. XX, a cunoscut un declin profund. Vechile căi comerciale s-au deplasat spre Est către portul Odesa și spre sud-vest, către porturile din România și Bulgaria. În Evul Mediu teritoriul Moldovei era traversat de căi comerciale, care legau Europa Centrală de litoralul de sud și de est al Mării Negre. Direcțiile prioritare ale comerțului extern contemporan au fost determinate de rutele comerciale create în Evul Mediu. Începând cu sec. XVII și până în sec. XX, Țara Moldovei a fost parte componentă a trei imperii (turcesc, rusesc și austro-ungar) care au dezmembrat ansamblul geoeconomic regional. În prezent, spațiul geoeconomic regional, constituit în Evul Mediu, este parte componentă a trei state (Republica Moldova, Ucraina, România). Lipsa integrității spațiului geoeconomic reprezintă una dintre cauzele esențiale al nivelului scăzut de dezvoltare teritorială, situație care avea să se mențină timp îndelungat.

Gubernia Basarabia,¹ sub administrația rusească (1812-1918), a fost una dintre cele mai slab dezvoltate regiuni ale

¹ Basarabia nu este un nume geografic, dar unul politic, pe care rușii l-au folosit după 1812, pentru a diferenția teritoriul dintre Nistru și Prut, de restul Țării Moldovei, ocupat de Imperiul Țarist.

Imperiului Rus. Politica țaristă a descurajat industrializarea provinciei, iar agricultura a avut un caracter extensiv, prioritate având creșterea plantelor, deși, în Evul Mediu, câștigurile principale ale Țării Moldovei proveneau de pe urma creșterii animalelor. Constituirea unei economii agrare avea drept obiectiv piața internă. Economia Basarabiei, apoi cea a RSSM a fost aproape totalmente izolată de procesele economiei internaționale. În cadrul URSS, RSSM a fost supusă unei exploatari economice intensive, specializarea ei impusă era departe de potențialul existent. Economia Basarabiei avea un caracter agrar slab dezvoltat, unilateral, bazat, în mare parte pe munca manuală. Dezvoltarea unei agriculturi extensive a determinat mărirea suprafețelor arabile pe contul defrișării pădurilor și descreșterii pășunilor naturale, sporind mult rolul culturii plantelor în sectorul agricol. Basarabia avea drept obiectiv asigurarea Rusiei țariste cu produse agricole, administrația rusă nefiind interesată de industrializarea teritoriului, care nu a cunoscut, practic, efectele revoluției industriale care avea loc în Europa, dar și în teritoriile centrale ale Rusiei țariste. Astfel, economia teritoriului, pe parcursul sec. XIX și până în anii '90 ai sec. XX, a fost izolată, practic, de economia internațională.

Revenirea Basarabiei la spațiul geoeconomic românesc, determinată de Unirea acesteia cu România (1918), a fost însoțită de luarea unor măsuri de redresare și restructurare a economiei, însă, timpul scurt de prezență în cadrul României Mari, precum și posibilitățile limitate ale acesteia de a influența economia teritoriului nu au determinat transformări radicale și de îmbunătățire majoră a nivelului de dezvoltare economică și a nivelului de trai al populației. Reforma agrară efectuată în Basarabia, dezvoltarea infrastructurii teritoriului prin integrarea căilor de comunicație, punerea bazei industriale pentru mai multe întreprinderi din industria ușoară și alimentară sunt doar câteva aspecte ale înviorării vieții economice în această perioadă.

După anexarea Basarabiei de către URSS (28 iunie 1940) și formarea RSS Moldovenești, economia Republicii treptat a fost integrată în complexul economic al URSS. În cadrul URSS, deși a fost pusă baza industrializării, RSSM a fost supusă unei exploatare economice intensive, ale cărei efecte economice, ecologice, sociale sunt resimțite până în prezent. Printre rezultatele pozitive înregistrate în perioada sovietică, pot fi menționate: dezvoltarea unei industrii multiramurale, de la industria alimentară și ușoară, s-a trecut la ramurile industrii grele, s-a creat o infrastructură de transport bine dezvoltată, au fost create premise importante pentru dezvoltarea sferei serviciilor, a crescut, de asemenea, ponderea ramurilor, care determină PTȘ (electroenergetica, industria constructoare de mașini, industria chimică). După volumul producției globale, în ansamblu, și după valoarea fondurilor fixe, RSSM ocupa poziția a șasea în URSS. S-a dezvoltat pe larg complexul intramural, în care cel agroindustrial ocupa prima poziție. Către sfârșitul anilor '80, RSSM, în cadrul fostei URSS, furniza 3,4% din zahărul tos (locul 4), 4,5% din uleiul vegetal (locul 4), 6% din legume (locul 5), 10% din conservele de fructe și legume (locul 4), 16% din sucurile naturale (locul 3), 27% din struguri (locul 2) și 40% din tutunul fermentat (locul 1), deținând numai 0,15% din teritoriu și 1,5% din populația URSS. Industria era reprezentată de circa 1500 de întreprinderi, asociații de producție și se caracteriza prin formarea unor complexuri intraramurale și concentrarea în centre și noduri industriale.

În pofida acestor realizări, aparent destul de semnificative, economia moldovenească de tip socialist n-a mai putut funcționa mult timp, cauzele fiind atât de ordin intern, cât și extern:

- Peste 1/3 din potențialul industrial a fost concentrat în stânga Nistrului, aici fiind construită și principala centrală electrică de la Dnestrovsc, care dădea 84% din energia

produsă în Republică, făcând dependentă economia ei de spațiul geoeconomic controlat de autoritățile regimului separatist;

- Baza industrială a fost pusă pe seama întreprinderilor mari și foarte mari (gigant) ale industriei grele, puțin flexibile într-o economie concurențială, în plus, multitudinea de întreprinderi ale complexului militar-industrial sovietic au devenit nefuncționale după dezmembrarea URSS;
- Dezvoltarea unor ramuri industriale, care funcționau în baza materiilor prime importate în proporție de 50-100% sau consumatoare de mari cantități de energie electrică. Scumpirea combustibililor și a energiei electrice le-a făcut neconcurențiale, fiind necesară o restructurare, reprofilare, reconversiune lucru care a întârziat mult, determinând declinul profund în industrie;
- Din punct de vedere structural, industria Republicii era orientată către piața unională, iar relații economice externe veritabile, practic, nu existau, deoarece doar 5% din producția moldovenească era destinată piețelor extraunionale și acestea erau sub controlul centrului;
- Sistemul economic era unul de tip închis, neadaptat DIM, Republica Moldova fiind izolată completamente de procesele economiei internaționale;
- Datorită faptului că economia Republicii se baza pe tehnologii învechite de tip sovietic, cheltuielile de energie, carburanți și materie primă la o unitate de producție erau de 3-4 ori mai mari decât în statele occidentale;
- În promovarea conceptului de industrializare forțată din perioada postbelică, nu s-a ținut cont de lipsa mai multor resurse minerale industriale, deficitul de apă, lipsa totală a combustibililor, deficitul terenurilor agricole

corespunzător densității populației etc. Toate aceste fenomene, în condițiile unei gospodării nechibzuite, au avut drept consecință agravarea situației ecologice în toate sferile economiei și în viața populației.

Aceste și alte carențe au fost însoțite și de o ideologie supradimensionată, care a influențat mult mentalitatea populației care avea să constituie impedimentul principal în realizarea reformelor adiacente unei economii de piață în construcție în perioada postsovietică.

Pe lângă industrie, și agricultura a suferit transformări radicale în perioada postbelică. În anii 1949-1950, a avut loc colectivizarea forțată a gospodăriilor individuale țărănești pe bază de proprietate colectivă de stat. Dezvoltarea sectorului agrar în această perioadă a fost însoțită de un șir de fenomene negative: caracterul intensiv al dezvoltării agriculturii a condus la agravarea echilibrului ecologic, la scăderea randamentelor naturale ale terenurilor agricole, la supraexploatarea și suprachimizarea solurilor.

În perioada de tranziție, volumul producției industriale s-a micșorat foarte mult, atingând 40%, comparativ cu nivelul anului 1990. Micșorarea volumului producției industriale a avut loc în toate subramurile. Analizând producția industrială pe ramuri, observăm o creștere a ponderii electroenergeticii, a industriei alimentare și a industriei sticlei care dețin circa 70% din totalul producției industriale, celelalte ramuri consemnând o diminuare considerabilă a ponderii lor, comparativ cu anul 1990.

Creșterea în industria alimentară și electroenergetică nu se datorează creșterii volumului de producție, în aceste ramuri, ci reducerii catastrofale din alte ramuri industriale. Reformele economice efectuate în perioada independenței statale nu s-au soldat cu creșteri mari ale indicatorilor macroeconomici, cauzele fiind de natură economică și extraeconomică.

§ 8.3. Relațiile economice externe – semnificații geoeconomice

Relațiile economice externe (REE) au o importanță foarte mare pentru economia națională, întrucât R. Moldova este un stat de dimensiuni mici, iar condițiile de autarhie sau izolare sunt inadmisibile având și un potențial redus natural, o piață de desfacere mică, ceea ce cauzează dependență mare de comerțul exterior. În cadrul REE, rolul principal revine comerțului exterior. Până în anii '90 ai secolului trecut, relațiile economice ale RSSM erau întreținute, aproape în exclusivitate, cu republicile din fosta URSS. Dezintegrarea URSS și desființarea CAER-ului au determinat reducerile foarte mari ale volumului comerțului exterior, fiind însoțite și de înrăutățirea situației social-economice la începutul perioadei de tranziție. Începând cu anii '90 ai sec. XX și până în prezent, comerțul exterior a evoluat foarte mult atât din punct de vedere structural, cât și spațial, orientarea geografică modificându-se esențial.

În perioada de tranziție, a crescut numărul țărilor aflate în relații de cooperare și colaborare economică cu R. Moldova: de la 42 de state în 1992, la peste 140 state în prezent. Cele mai importante grupuri de state, în comerțul exterior, sunt: Comunitatea Statelor Independente (CSI), țările Europei Centrale și de Est și Uniunea Europeană.

Țările comunității statelor independente (CSI) au ponderea cea mai mare în comerțul exterior al Republicii Moldova. Ponderea comerțului exterior cu țările CSI a crescut ușor de la 68,9%, în anul 1992, până la 72,0%, în anul 1994, ca apoi să scadă până la 42,5% în 2000 (nivelul cel mai redus cu acest grup de state), după care a crescut ușor la 46,4%, în anul 2003 și 43,2 în 2004.

Principalii parteneri comerciali sunt Federația Rusă, Ucraina și Belarus, care dețin cca 95-97% din totalul comerțului cu țările CSI. De altfel, dependența foarte mare de

țările CSI constituie una dintre trăsăturile de bază ale comerțului exterior al Republicii Moldova. Comerțul exterior cu aceste state prezintă atât avantaje, cât și dezavantaje. Avantajele constau în: specializarea diferită a Republicii Moldova, comparativ cu majoritatea statelor CSI, condițiile tehnice, de producție și standardele unice, existența unei rețele de transport, comunicații comune cu statele comunitare, păstrarea pieței tradiționale de desfacere, piață pe care produsele moldovenești sunt cunoscute și care nu solicită cheltuieli suplimentare de promovare, piață care nu este foarte exigentă pentru produsele moldovenești, care nu întrunesc, în mare parte, condițiile standardelor înalte. Dezavantajele constau în: mecanismul imperfect de reglare a acordurilor interguvernamentale, lipsa garanțiilor din partea Guvernului privind îndeplinirea lor. Influența negativă asupra nivelului de executare a acordurilor interguvernamentale se manifestă prin incapacitatea de plată a agenților economici, prețurile înalte la materie primă și producție, limitarea cu caracter tarifar și netarifar în circulația mărfurilor etc. În plus, dependența prea mare în desfacerea mărfurilor și în importurile materiilor prime și a energiei reprezintă un factor de risc economic major. Conform estimărilor făcute, o limită acceptabilă pentru export/importul unui produs pe o piață nu trebuie să depășească 30%. Republica Moldova exportă între 50-95% din produsele viticole, băuturile tari, tutunurile brute și neprelucrate, zahăr, produse ale regnului vegetal majoritatea fiind orientate către piața rusă. Și la import dependența foarte mare de această piață, în special, combustibil și surse energetice, face vulnerabilă securitatea economică a Republicii Moldova. În acest context, reorientarea comerțului exterior rămâne a fi una dintre problemele esențiale geoeconomice.

R. Moldova, după obținerea independenței, a căutat să-și diversifice piețele de desfacere, una dintre acestea fiind piața Uniunii Europene (UE). În vederea intensificării relațiilor

economice cu statele UE, la 28 noiembrie 1994, a fost semnat Acordul de Parteneriat și Cooperare (APC) între R. Moldova și statele UE, intrat în vigoare la 1 iulie 1998. În prezent, relațiile economice cu această grupare sunt definite de Planul de Acțiuni Republica Moldova-UE, documentul politic de bază care stabilește cadrul general de colaborare și care are ca prevederi de bază facilitarea investițiilor și comerțului, susținerea reformelor structurale și crearea condițiilor necesare pentru stabilirea unei Zone de Liber Schimb între UE și R. Moldova. Acest plan însă nu se referă la preaderarea sau aderarea la UE, deși forțele politice actuale se pronunță pentru integrarea UE. Toate aceste acorduri au avut o influență benefică asupra evoluției comerțului R. Moldova cu UE. Astfel, ponderea UE s-a majorat, în prezent, la 32,9,6% din totalul comerțului exterior. Principalii parteneri ai R. Moldova în cadrul UE sunt: Germania, Italia, Franța, Austria. R. Moldova exportă, în cantități mari, în UE, articole de îmbrăcăminte și încălțăminte fabricate în lohn, piei de bovine brute și depilate, semințe de floarea-soarelui, miez de nucă, orz, suc de fructe concentrat, textile, porumb, iar importul ține de produse ale industriei constructoare de mașini și ale industriei chimice. Exporturile includ un număr redus de produse, cauza fiind competitivitatea redusă a mărfurilor moldovenești, standardizarea și certificarea diferită. Comerțul limitat cu țările UE este determinat de structura economică a R. Moldova și specializarea similară agro-alimentară. Astfel, ratele de aprovizionare ale UE cu materie primă agricolă depășesc 100% la majoritatea produselor care reprezintă structura exportului R. Moldova: grâu – 112%, zahăr – 130%, vin – 106%, toate produsele lactate etc. La unele categorii de produse agricole, piața comunitară este deficitară: a semințelor și uleiurilor de floarea-soarelui – respectiv 61% și 34%, a cărnii de bovine și caprine – 84%, a porumbului – 98%, a boabelor și uleiului de soia – respectiv, 7% și 10%. Din păcate, aceste produse sunt și

în atenția concurenților potențiali ai Republicii Moldova – România, Ucraina, Bulgaria, Polonia, din aceste considerente nu putem să ne așteptăm la o creștere substanțială a comerțului cu statele membre ale UE.

Un alt grup de state, cu care R. Moldova întreține relații economice, sunt cele din Europa Centrală și de Est. În intervalul 1992-2005, valoarea comerțului exterior al R. Moldova cu țările Europei Centrale și de Est a înregistrat fluctuații cu tendințe de creștere. Principalii parteneri din această regiune sunt România, Bulgaria, Ungaria, Lituania (ultimele două devenind din 2003 membri ai UE). În relațiile cu alte țări ale lumii, se evidențiază SUA, care avea o pondere de 3,1% în 2003, dar proximitatea geografică mare face limitat comerțul cu prima putere economică din lume.

Un rol important în REE, din care se poate aprecia situația geoeconomică a Republicii Moldova, revine și *investițiilor străine*. Spațiul geoeconomic al Republicii Moldova, deocamdată, nu este unul atractiv pentru investițiile străine, considerate, actualmente motorul dezvoltării economice, din mai multe considerente: dimensiunea mică a pieței interne, instabilitatea politică și economică, structura economică precară, neadecvată potențialului ei etc. Nici chiar puținile avantaje pe care le are, cum ar fi: poziția geografică de tranzit avantajoasă, costul mic al forței de muncă, al arendei terenurilor, legislația atrăgătoare, condițiile naturale favorabile nu sunt convingătoare pentru investițiile mari și investițiile strategice.

Astfel, la 1 ianuarie 2005, investițiile străine directe au însumat 790,4 mil. \$. Principalele țări investitoare care își manifestă interesul în R. Moldova sunt Federația Rusă, Spania, SUA etc.

Pe lângă volumul restrâns al investițiilor, tabloul geografic al acestora atestă prezența majoră a Federației Ruse cu circa 1/4 din total, investitorii ruși, deseori, fiind favorizați

prin crearea unor condiții mai avantajoase în cadrul tenderelor internaționale ca instrument de atragere a investițiilor. Spania cu investorul strategic „Union Fenosa”, se află printre statele cu cele mai mari investiții, precum și SUA – care se remarcă printr-o politică investițională de expansiune în lume. Un rol modest îl are România cu doar 3% din totalul investițiilor, pondere, parțial, justificată dacă ținem cont de puterea economică a acesteia. În prezent, numărul întreprinderilor cu capital mixt (joint ventures) este de peste 100, unele dintre ele fac parte din principalii contribuabili la bugetul de stat: Vitanta Intravest, Fabrica de lactate Hâncești „Alba”, societățile „Voxtel”, „Moldcell” etc.

Bibliografie:

7. Serebrian O. *Politică și geopolitică*. – Chișinău, 2004.
2. Șofranksy O. *Republica Moldova: capital geopolitic*. – Chișinău, 1999.
3. Sudacevschi G. *Relațiile economice ale R. Moldova cu țările din CSI*. – B., 2005.
4. Moldovanu, D. *La République de Moldova dans la stratégie d'élargissement de l'Union Européene*: – Ch., 2004.
5. *Anuarul Statistic al R. Moldova*. – Ch., 2005.

Subiecte pentru conversație:

1. Apreciați evoluția geoeconomică a teritoriului Republicii Moldova.
2. Analiza factorilor care au determinat formarea structurii economiei naționale.
3. Ce este securitate economică și care sunt indicatorii ce o determină?
4. Analizați indicatorii securității economice a Republicii Moldova.

ANEXE

Tabelul 1

Producerea energiei electrice în unele state din regiunile mari geoeconomice ale lumii, anul 2000

Nr. crt.	Statele din regiunile mari geoeconomice	Producția de energie electrică (mil. kWh).	Ponderea în totalul mondial.(%)	Ponderea diferitelor tipuri de centrale electrice, în %		
				Termocentrale	Hidrocentrale	Atomocentrale
1.	America de Nord					
	SUA	3982,6		71,5	6,2	20,0
	Canada	600,0		27,5	59,2	12,0
2.	Europa de Vest.					
	Germania	556,7		62,8	3,8	29,9
	Franța	540,2		9,3	12,5	77,5
	Marea Britanie	365,7		74,3	1,4	22,9
3.	Asia-Pacific.					
	China	1357,6		82,2	16,4	1,2
	Japonia	1063,5		60,3	8,1	29,8
	India	560,4		82,9	13,7	3,1
	Totalul mondial	15333,9	100,0	65,4	17,7	16,8

Sursa: World Development indicators, 2003, p.154.

Tabelul 2

**Producția de automobile în unele state din regiunile mari
geoeconomice ale lumii
(milioane bucăți)**

Nr. crt.	Regiunile geoeconomice	1980	1990	2002
1.	America de Nord			
	SUA	8,1	9,8	12,3
	Canada	1,4	1,8	2,6
2.	Europa de Vest			
	Germania	3,9	5,2	5,5
	Franța	4,0	3,8	3,6
	Marea Britanie	1,3	1,6	1,8
	Italia	1,6	2,1	
3.	Asia-Pacific			
	Japonia	11,0	13,5	10,2
	China	–	–	2,9
	Republica Coreea	–	1,3	3,1

Sursa: Атсов Н.В., Хореев В.С., Экономическое и социальное география мира, 2000, стр.47.,

Images economiques du monde, Paris, 2004, p.287.

Родионова Н.А., Макрогеография промышленности мира, М., 2000, стр.166.

Tabelul 3**Evoluția comerțului mondial pe grupe de țări (mld USD)**

	Până în 1970	1970- 1980	1981- 1991	1992- 2002	Total
Europa	3	2	6	9	20
Asia / Pacific	5	7	5	6	23
Orientul Mijlociu	0	2	1	3	6
Africa	0	6	6	8	20
America de Sud	0	1	4	3	8
America de Nord	0	0	0	0	0
America Centrală	2	3	3	5	13
Caraibe	4	3	2	5	14
Total	14	24	27	39	104

Sursa: www.mappm.ro – Dosarele U.N.I.D.O., SUA, Departamentul Comercial – „Zonele libere ale lumii”, 1999.

Tabelul 4**Repartizarea Companiilor Transnaționale (CTN) pe grupe de state (%)**

Grupe de state	Companiile de bază	Filialele companiilor
State dezvoltate	89,2	37,4
State în dezvoltare	9,8	40,6
Statele Europei Centrale și Est	1,0	22,0

Tabelul 5

Indicatorii economici ai nucleelor Economiei Mondiale

Statele / grupări regionale	Populația mln. loc.	Cota PIB în % (1996)	Cota în comerțul intern (%)	Cota exportului în PIB (%) 1996	Rezervele valutare (mlrd.\$1996)
SUA	266	32,5	19,6	8,2	49,1
Japonia	126	20,5	10,5	9,0	172,4
Uniunea Europeană	375	38,3	20,9	10,2	349,8

Tabelul 6

Indicatorii de bază în centrele mari de putere economică

	Populația față de total (%)	PIB, în % față de cel global	Volumul producției industriale % din total	Volumul comerțului exterior %	PIB/loc. la PPC	Forța de muncă ocupată în %	
						Industrie	Servicii
SUA	4,7	24,0	21,0	15,2	29700	24,1	73,2
UE	6,2	20,3	21,0	45,0	20800	40,1	53,8
Japonia	2,1	7,6	8,0	7,5	24800	34,3	59,8

Sursa: Images economiques dumonde Paris, 2006.

Tabelul 7

Dinamica structurii producției industriale pe ramuri
(%)

	1990*	1995	2000	2002	2007
Industria total:	100	100	100	100	100
Inclusiv					
1. Electroenergetică	2,8	14,5	16,8	16,3	12,6
2. Ind. alimentară	38,2	52,8	57,3	52,4	39,7
3. Ind. sticlei	0,5	2,5	6,3	4,1	2,8
4. Ind. ușoară	22,6	5,4	5,5	6,5	7,3
5. Ind. chimică	3,3	0,5	...	1,2	1,5
6. Ind. forestieră	3,5	4,1	1,5	2,4	3,0
7. ICM	20,9	9,2	4,8	5,7	5,2
8. Ind. mater. de constr.	4,1	3,8	4,0	3,5	7,1
9. Alte ramuri	3,1	6,1	3,8	7,9	20,8

* datele în ansamblu pe Republică

Sursa: Moldova în cifre, 2004; www.statistica.md; Anuarul Statistic al R. Moldova, 2005.

Tabelul 8

Orientarea geografică a exportului R. Moldova în anii
1992-2005 (%)

	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Total	100	100	100	100	100	100	100
Țările CSI	64,6	62,6	56,6	61,0	54,5	53,6	43,2
Țările UE	2,3	11,6	21,7	21,3	22,3	23,3	32,9
Țările Europei Centrale și de Est	28	18,7	13,4	10,9	13,8	15,7	11,3
Alte țări	5,1	7,1	6,3	6,8	9,4	7,4	12,6

Sursa: Anuar statistic de comerț exterior al R. Moldova 1995 – 2000, Anuarul statistic al R. Moldova, 2005.

Tabelul 9

**Primele zece state investitoare
în economia R. Moldova (până în 2005)**

Nr. crt.	Țara	mil.\$	Pondere
1	F.Rusă	158,2	24,9
2	Spania	102,7	16,1
3	SUA	101,2	15,9
4	Olanda	50,6	8,0
5	Elveția	33,7	5,3
6	Germania	24,1	3,8
7	România	18,8	3,0
8	Franța	18	2,8
9	M.Britanie	12,4	1,9
10	Luxemburg	10,2	1,6

Sursa: BNS

GLOSAR GEOECONOMIC

A

- Autarhie (gr. – autosatisfacere) – o strategie geoeconomică, care constă în crearea unor sisteme economice de tip închis; dezvoltarea unei economii care ignoră diviziunea internațională a muncii și comerțul exterior.
- Atlasul geoeconomic al lumii – proiectarea arealelor economiilor naționale și a arealelor economice transnaționale, care interacționează reciproc în spațiul economic mondial.
- Areal – teritoriu în limitele căruia sunt răspândite anumite fenomene și procese economice, politice, naturale etc.

B

- Blocadă (embargo) – izolarea unui stat, a teritoriului său, a frontierelor terestre și maritime, a spațiului aerian în scopul impunerii de către alt stat de a executa cerințele dictate de blocadă. După conținutul său, blocada poate fi: militară, politică, economică, valutară etc.
- Biotehnologii – formarea la organisme (îndeosebi la plante) a unor schimbări genetice, care să le dea o rezistență mai mare la boli și de a căpăta, totodată, unele calități superioare decât la plantele obișnuite.

C

- Coridor de transport – cale de comunicație transcontinentală, care oferă posibilitatea de tranzitare liberă a spațiului (mărfurilor).

- Coridor maritim – un spațiu maritim din apropierea țărmului vreunui stat în care se stabilește un anumit regim internațional referitor la circulația vaselor maritime a diferitelor state.
- Comerț liber – sau excluderea taxelor vamale în circulația mărfurilor, lipsa barierelor în comerțul internațional.
- Companie „off-shore” (companie captivă străină) – este o societate de drept străină ce își desfășoară activitatea în aceste țări în conformitate cu legislația din țara-gazdă.
- Companie captivă de asigurări – companie (societate) deținută sau controlată de o altă întreprindere al cărei obiect de activitate este, în primul rând, acoperirea necesarului de asigurări, și, în al doilea rând, efectuarea de operațiuni de piață (potrivit dicționarului Webster). Alți autori o consideră ca o formă de „autoasigurare oficializată” sau „companie de asigurare sau reasigurare” deținută sau controlată de o societate, cu altă activitate decât de asigurări, creată, în principal, pentru a asigura sau reasigura societatea-mamă sau ale filialelor acesteia (de obicei, compania de asigurări captive este deținută de compania productivă care alimentează fondul de asigurări (pensii)).
- Companie holding – companie care administrează resursele financiare ale companiilor de bază (în special, profiturile). O corporație holding deține acțiuni în companiile lucrative din teritoriul cu fiscalitate ridicată și poate închiria acestora echipamente (în regim de leasing, chiriile fiind trecute în contul de cheltuieli) sau chiar capital, cu o dobândă convenabilă.
- Cooperare – de la franțuzescul „cooperer”, ceea ce înseamnă cooperare, a lucra împreună cu cineva, a colabora, a-și da concursul; muncă în comun, cooperatie.
- Cooperarea transfrontalieră – colaborarea cu aspect economic, care are drept scop eliminarea barierelor

impuse de frontiere, libera circulație a individului și crearea unui sistem economic favorabil.

- Corporație transnațională – reprezintă o firmă care și-a extins activitatea economico-financiară dincolo de hotarele țării de origine. Ea este formată, de regulă, dintr-o societate principală – firmă-mamă și un șir de filiale, adică de firme dependente față de societate principală, implantată în diferite țări.
- Corupție – degradarea unei instituții sau a unui principiu; încălcarea nedisimulată a normelor a unei instituții în beneficiul unui individ sau al unui grup.
- „Clubul de la Roma” – organizație non-guvernamentală internațională, care studiază perspectivele dezvoltării problemelor globale ale omenirii (economice, sociale, ecologice) și trasarea căilor de rezolvare a lor. Include savanți din diferite ramuri ale științei, persoane politice, manageri ai instituțiilor internaționale corporative și financiare.

D

- Diviziunea internațională a muncii – specializarea țărilor lumii în producția și comercializarea pe piața mondială a unor anumite tipuri de produse și servicii.
- Dumping (Domping) – vinderea într-un alt stat a produselor cu un preț mai mic decât sinecostul lor.
- Dictatură – forma puterii în care autoritatea este concentrată și întărită: poate fi vorba de un mod obișnuit de exercitare a puterii sau de o încălcare a legislației însoțită de cele mai multe ori de arbitrar și de violență.

E

- Economie închisă – spațiu ce nu permite pătrunderea capitalului, mărfurilor și serviciilor pe piața internă.
- Economie deschisă – spațiul ce urmărește, în primul rând, scopul de integrare economică cu aspecte largi de pătrundere a capitalului străin, a mărfurilor și serviciilor cu prezența companiilor transnaționale străine.
- Euroregiune – zonă frontalieră de colaborare între statele europene în domeniile: economiei, culturii, învățământului, ecologiei.
- Enclavă – semnifică teritoriul sau o parte a teritoriului unui stat izolat din toate părțile de teritoriul altui stat. În raport cu teritoriul căruia îi aparține se numește exclavă.

G

- Globalizare – (de la franț. – „globe”) ceea ce înseamnă că înglobează toate elementele unui ansamblu rezultat prin însumarea tuturor elementelor de același fel și au un caracter global; globalizarea economiei mondiale poate fi definită ca un proces al creșterii interdependențelor dintre statele naționale în sferele vieții economice, politice, sociale și culturale. Globalizarea este etapa superioară a internaționalizării.
- Geoconomie – știința care studiază interacțiunea dintre Homo Oeconomicus și spațiu, strategiile statului și raporturile de producție în plan internațional, ce asigură progresul statului, exclusiv pe calea economică; Geoconomia studiază lupta concurențială dintre subiecții geoeconomici de diferit rang.
- Geofinanțe – valute ce au o circulație internațională intensă și care, la rândul lor, limitează valutele naționale respective. La nivel mondial, deosebit două sisteme financiare: unul bazat pe dolarul SUA și altul – pe euro.

I

- Internaționalizare – proces de interacțiune a economiilor naționale pe piața mondială.

H

- Hotare geoeconomice – hotare convenționale, care delimitează sferele de influență ale unor organizații economice internaționale sau ale enclavelor societăților transnaționale. Hotarele geoeconomice pot să nu coincidă cu hotarele politice ale statelor.

L

- Liberalizarea economiei – trecerea de la economia de tip închis la cea de tip deschis.
- Liberalizarea comerțului – presupune comerțul internațional fără vreo restricție din partea statului.

M

- Malnutriție – înseamnă deficiențe foarte accentuate de ordin calitativ, adică alimente ce nu conțin îndeajuns proteine și, în general, substanțe nutritive.
- Mondializare – procesul de extindere la scară planetară a unui model (american sau european de organizare economică, socială și chiar culturală) considerat universal. Mondializarea cuprinde trei etape cronologice: internaționalizarea (dezvoltarea fluxurilor de export), transnaționalizarea (dezvoltarea fluxurilor de invenții și a implantărilor în străinătate) și formarea economiei globale (realizarea rețelelor mondiale de producție și informație).

P

- Paradis fiscal (port fiscal, refugiu fiscal) – tax heaven (engl.) – este un teritoriu care oferă o gamă largă de avantaje fiscale companiilor off-shore înregistrate pe acest teritoriu.
- Parcuri științifico-tehnologice – stații caracteristice statelor noi industrializate, care concentrează fabricarea producției bazate pe P.T.Ș, destinată exclusiv exportului. Primele au fost înființate în Coreea de Sud specializate în producerea televizoarelor, cuptoarelor cu microunde, discurilor magnetice și ceasornicelor electronice.
- Protectionism – politică de stat promovată în formarea economiei naționale, în scopul protecției ei față de concurența internațională.
- Produsul intern brut (PIB) – principalul indicator macroeconomic al economiei naționale, care reprezintă rezultatul final al activității de producție rezidente (atât în sfera producției materiale, cât și sfera serviciilor) și care corespunde valorii bunurilor și serviciilor produse de aceste unități pentru consumul final PIB ce se compune din următoarele categorii de resurse: valoarea adăugată brută, impozitul pe produs, taxe vamale.
- Poziție geopolitică a unui stat – constituie rezultanta dintre localizarea geografică, potențialul natural și uman, pe de o parte, și raporturile politice, economice și militare cu statele vecine, cu puterile mondiale și regionale, pe de altă parte. Poziția geopolitică se regăsește în orientarea relațiilor externe pe anumite axe de interes geopolitic.

R

- „Război geoeconomic” – pricinuirea unor pagube economice, prin utilizarea tehnologiilor geoeconomice,

după o strategie planificată anterior, evitând metodele militare. Scopul principal – obținerea unor poziții regionale avantajoase pe piața de desfacere, cea de materie primă și influența asupra coridoarelor de transport.

- Regionalizare – este un proces de formare și dezvoltare a uniunilor economice interstatale în baza comunității factorilor socio-culturali (morali, etici, religioși). În lumea contemporană, regionalizarea este considerată ca un răspuns la procesul de globalizare a economiei mondiale.
- Revoluția Verde – constituie o încercare a politicii internaționale de a rezolva problema alimentară în statele în curs de dezvoltare cu o populație numeroasă. În anii 60-70 ai sec. XX „Revoluția Verde” a cuprins statele din Sudul și Sud-Estul Asiei. Măsurile întreprinse au contribuit la o anumită sporire a producției agricole, dar n-a reușit să rezolve definitiv problema degradării terenurilor agricole, iar utilizarea în cantități mari a pesticidelor în agricultură a avut consecințe negative asupra sănătății populației.

S

- Strategia geoeconomică – arta (priceperea) atingerii unor obiective economice în cadrul pieței mondiale și de preîntâmpinare a potențialelor conflicte cu ajutorul tehnologiilor geoeconomice.
- Societate postindustrială – este considerată acea societate în care rolul dominant va fi cel al sferei serviciilor, iar tehnologiile mașinistice vor fi înlocuite cu tehnologii mult mai performante, care mai poartă denumire de „tehnologii intelectuale”.
- Sistemul de preferințe vamale – reprezintă o formă de integrare bazată pe admiterea de către un ansamblu de

teritorii vamale, neaplicabile la alte zone terțe.

- Spațiul geoeconomic – constituie o interpretare geografică a spațiului economic format pe teritoriul dat.
- Statele (zonele)-tampon – ilustrează valoarea politică a poziției geografice și teritoriale. Acestea sunt spații care separă, uneori, două state concurente și puternice, iar din influența și contrabalansarea puterilor asupra statelor-tampon rezultă un echilibru regional, având în vedere că, în condiții normale, niciunul dintre statele concurente nu va cucerii statul-tampon.

T

- Teritoriul geoeconomic – spațiu geografic administrat de autoritățile statale, unde persoanele, bunurile, serviciile și capitalul circulă liber.
- Tehnopol – zonă liberă pe lângă orașele mari cu poziție economico-geografică favorabilă, sisteme de comunicații perfecte, condiții climatice favorabile și diverse resurse recreaționale. Este o zonă cu nivel înalt de confort al condițiilor de trai. În zona dată, are loc combinarea (integrarea) științei, capitalului, tehnologiilor de vârf și a tradițiilor naționale în diferite sfere ale societății. Ca structură teritorială, include următoarele zone: industrială, științifică și de cercetare, aria de construcții. Noțiunea de tehnopolis a apărut în Japonia.
- Tehnologii geoeconomice – sistem de metode, procedee, care asigură crearea unor situații geoeconomice, orientate spre atingerea unor scopuri strategice. Drept exemplu pot servi atracția investitorilor străini prin scutiri sau înlesniri fiscale, investirea în resursele umane.
- Tehnologii informaționale – constituie un sistem de tehnologii moderne de o importanță foarte mare strategică pentru țară. Ele sunt de felurit caracter: politic, de apărare

a statului, economic, social și cultural.

- Totalitarism – formă specifică de dominație care are drept scop hegemonia ideologică , socială și politică a unui partid unic și care se străduiește să curețe societatea de unele elemente socotite dăunătoare. Deosebirea dintre totalitarism și fascism, totalitarism și regim autoritar ca și înșăși pertința noțiunii fac obiectul unor vii dezbateri.
- Trust (într-o traducere aproximativă – fundație), entitate juridică prin care proprietarul unor valori (imobiliare sau mobiliare) cedează temporar, din motive fiscale sau succesoriale, dreptul său de proprietate unui depozitar (sau administrator).

TEMATICA REFERATELOR RECOMANDATE STUDENȚILOR

1. Aspectele teoretice ale spațiilor comunicaționale. Revoluția comunicațională.
2. Renta geoeconomică.
3. Rolul „Clubului de la Roma” în studierea perspectivelor de dezvoltare globală.
4. Etnicizarea și criminalizarea economică.
5. SUA – principala forță economică și militară din lume.
6. Trăsăturile geoeconomice și geopolitice ale Germaniei.
7. Trăsăturile geoeconomice și geopolitice ale Japoniei.
8. China – principala putere economică și militară din Asia.
9. Orientarea geopolitică a Chinei pe plan regional și mondial.
10. Trăsăturile geoeconomice și geopolitice ale Rusiei.
11. Caracterizarea ZEL-urilor din statele dezvoltate.
12. Caracterizarea ZEL-urilor din statele subdezvoltate.
13. Problema alimentară din lume în contextul strategiilor geoeconomice.
14. Principalele sisteme comunicaționale energetice din lume.
15. Dezvoltarea orașelor libere.
16. Principalele tehnopoluri din lume.
17. Sistemul informațional mondial (spațiul cibernetic al Internetului).
18. Prognoza geoeconomică. Sistemul de comunicații Vest-Est.
19. Prognoza geoeconomică. Europa de Est.
20. Prognoza geoeconomică. Rusia-Ucraina.
21. Prognoza geoeconomică. Marea Neagră, Marea Caspică.
22. Prognoza geoeconomică. Caucaz și Asia Mijlocie.
23. Republica Moldova în contextul spațiilor geoeconomice ale statelor vecine (România, Ucraina) și al Rusiei.

BIBLIOGRAFIE:

1. Anuarul Statistic al Republicii Moldova. - Chișinău, 2005.
2. Bari I., *Economia mondială*: București, 1997.
3. Buruiian A., *Geopolitica lumii contemporane*. - Chișinău, 2003.
4. Ciochină I., *Marile puteri și forțe în economia mondială*. - București, 2000.
5. Ciornîi N., *Tranziția la economia de piață și investițiile străine în Republica Moldova*. - Chișinău, 2002.
6. Chircă S., *Mecanisme de funcționare a economiei*. Vol. I, II. - Chișinău, 1997.
7. Caraiani Gh., *Zonele libere și paradisurile fiscale*, Editura Lumina Lex. - București, 1999.
8. Erdeli Gh., ș a. *Geografia economică mondială*. - București, 2002.
9. Guțu I., *Republica Moldova: Economia în tranziție*. - Chișinău, 1998.
10. *Geoconomia Terrei (volumul I)*. Colecția Didactica. - București, 1997.
11. Groza O. *Geografia mondială*. - Iași, 2000.
12. Iațu C., Muntele I., *Geografia economică*. - București, 2002.
13. Mățu M., Sochircă V., *Geografia umană a Republicii Moldova*. - Chișinău, 2001.
14. *Moldova XXI. Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă*. - Chișinău, 2000.
15. *Companiile offshore sau evaziunea fiscală legală*. - București, 1999.
16. Moldovanu D., *La République de Moldova dans la stratégie d'élargissement de l'Union Européenne*. - Chișinău, 2004.
17. Neaguț S. ș.a. *Geografie economică mondială*. - București, 2003.

18. Postelnicu G., Postelnicu C., *Globalizarea economiei*. - București, 2000.
19. Serebrean O., *Politică și geopolitică*. - Chișinău, 2004.
20. Sofransky O., *Republica Moldova: capitol geopolitic*. - Chișinău, 1999. p.5-11.
21. Sudacevschi C., *Relațiile economice ale Republicii Moldova cu țările din CSI*. - București, 2005.
22. Simion T., *Introducere în Geopolitică*. - București, 2003.
23. Simion T., *Geoeconomia Terrei*. - București, 1997.
24. Ustian I., *Despre reforma economică în China*. - Chișinău, 2005.
25. Zafriu L., *Agricultura mondială și mecanismul pieței*. - București, 1994
26. Алаев А.Б. *Социально-экономическая география. Терминологический словарь*. - М., 1983.
27. Дергачев В.А. *Геоэкономика*. - Киев, 2002.
28. Кочетов Э.Г. *Геоэкономика. Учебник по курсу мировая экономика*. - М., 2002.
29. Карло Жан, Паоло Сана. *Геоэкономика*. - М., 1997.
30. Дергачев В.А. *Свободные экономические зоны в современном мире*, 2-е издание, - Одесса; 1996.
31. Михеев В. *Китай и азиатский регионализм // Международная жизнь*, 1999, № 9.
32. Мироненко Н.С. *Страноведение: теория и методы*. - М., 2002.
33. Р. Савона, К. Жан. *Геоэкономика*. - М., 1997.
34. Алаев А.Б. *Социально-экономическая география. Терминологический словарь*. - Москва, 1983.
35. Гладкий Ю.Н., Чистоваев А.И. *Регионоведение*. - М., 2000.
36. *География мирового хозяйства* / Ред. И.С. Мироненко. - Москва, 1997.
37. *Социально-экономическая география зарубежного мира* / Под ред. В.В. Вольского. - Москва, 1998.

38. Радионова И.Н. *Промышленность мира. Территориальные сдвиги.* - М., 2002.
39. Радионова И.Н. *Макрогеография промышленности мира.* - Москва, 2000.
40. Алисов Н.В., Хорев Б.С. *Экономическая и социальная география мира* (общий обзор). 2000.
41. Раджабова З.К. *Мировая экономика.* - М., 2002.
42. Мироненко Н.С. *Страноведение: теория и методы.* - М., 2002.
43. Чистобаев А.И., Гладкий Ю.А. *Регионоведение.* - М., 2000.
44. *Пространственные структуры мирового хозяйства /* Под ред. Н.С. Мироненко. - М., 1999.

Redactor literar: Constantin Crăciun
Operator: Natalia Ivanova
Redactor tehnic: Feofan Belicov

Semnat pentru tipar 03.02.10
Coli editoriale 11,5. Coli de autor 11,25.
Coli de tipar 10,5. Tirajul ex.150.
Comanda nr.
Tipografia Departamentului Editorial-Poligrafic al ASEM
Chișinău – 2005, str. Mitropolit G. Bănulescu-Bodoni 59,
tel. 402-986