

moldovenești, care, bineînțeles, va fi sporită, deoarece vom fi nevoiți să asigurăm toate standardele de calitate europene, ceea ce ar garanta asigurarea de producție mult mai calitativă pentru consumatorii autohtoni.

Dar aceasta nu înseamnă că trebuie neapărat să ignorăm relațiile cu țările CSI și alte țări ce nu fac parte din UE. Invers, cu aprofundarea integrării europene, când Moldova se va moderniza și va deveni o țară care respectă standardele și normele europene, vom fi mai atractivi pentru partenerii din est. Este foarte important să diversificăm relațiile economice nu numai cu țările CSI, ci și cu noile economii în creștere, cea chineză și indiană, precum și țările Orientului Apropiat.

Reieșind din cele expuse, țara noastră și-a determinat linia strategică de dezvoltare a sa și sperăm că, prin acest pas, se va atinge securitatea economică.

Independența politică și economică, stabilitatea economiei naționale, capacitatea de dezvoltare și progres se va obține împreună cu celelalte popoare ale Uniunii Europene.

Referințe bibliografice

1. Bragari Nicolae. Integrarea europeană. – Chișinău, 2008.
2. Gilpin Robert. Economia mondială în secolul XXI: Provocarea capitalismului global. – Iași. Poliform, 2004.
3. Studiu de fezabilitate. Liberalizarea comerțului dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană. – Chișinău, 2005.

Evoluția legislației economice în Basarabia în anii 1918-1940

Nicolae Atanasov,
Dr. în științe istorice, USEM

Gubernia Basarabia, care până în anul 1917 a fost colonie a Imperiului Rus, avea o legislație economică conformă cu scopurile politice economice a metropolei față de teritoriile anexate.

Ea era o anexă agricolă, piață de desfacere a mărfurilor industriale rusești, unde activau legi discriminatorii față de populația locală.

Sarcina Administrației românești era de a moderniza economia provinciei în baza legislației românești moderne.

În perioada inițială, în anii 1918-1924, s-au depus eforturi enorme pentru unificarea legislației, acomodarea realităților economice la standardele europene. În acest scop, la 13 iunie 1918, Consiliul de Miniștri al României a înființat Comisariatul General al Basarabiei. Pe lângă acesta a fost formată Comisia

Economică, care se ocupa de organizarea producției și circulația mărfurilor, aprovizionarea populației și armatei cu mărfuri și alimente.

Același regim preferențial era stabilit și pentru cooperativele rurale, asociațiile de industrie casnică care aveau cel puțin 20 de salariați cu cartea de muncă. Numai în 1921-1923 Guvernul României a acordat înlesniri prevăzute de legea menționată la 225 de întreprinderi.

În linii generale, în 1918-1940, în Basarabia și-au răspândit influența peste 30 de legi românești, care au unificat baza legislativă a industriei Basarabiei în cadrul României Mari.

Dintre acestea, 3 legi se refereau la organizarea meseriilor, 9 legi prevedeau drepturile și obligațiile în legătură cu înființarea și întreținerea întreprinderilor industriale, 4 exprimau reglementarea activității în societățile industriale, 10 determinau codul industrial și codul probelor, 3 legi prevedeau drepturile salariaților, patronilor, soluționarea conflictelor de muncă, plasarea în câmpul muncii, legalizarea uniunilor profesionale ș.a.

La 29 aprilie 1927 regele Ferdinand a promulgat Legea modificării impozitului de lux și cifra de afaceri, care prevedea anumite majorări ale impozitului. Pentru prima dată în Basarabia se organizează societăți industriale. Industriașii basarabeni s-au orientat spre practica întreprinderilor din Vechiul Regat și s-au unit în societăți industriale, ceea ce le-a permis să reziste în lupta de concurență.

Dacă în 1919 în Basarabia funcționa numai o singură societate industrială pe acțiuni cu un capital de 1,5 mln lei, apoi în 1922 existau deja 3 societăți industriale cu un capital de 34,4 mln lei. În 1923 funcționau 5 societăți industriale cu un capital de 36795 mln lei, fapt elocvent de dezvoltare a economiei basarabene.

În perioada interbelică restructurarea activității băncilor în Basarabia a constituit una din cele mai însemnate realizări ale României. Multe eforturi s-au depus pentru crearea sistemului bănesc al leului. În acest context, la 7 noiembrie 1918, a fost adoptat Decretul regal "Cu privire la ocârmuirea financiară în Basarabia", prin care asupra provinciei s-au extins legile privind organizarea administrației financiare de stat, a contabilității și percepției impozitelor, formarea organelor de resort. Instanța superioară regională a devenit Directoratul de finanțe. Fiecare județ avea administrația sa financiară în frunte cu un director financiar.

La 1 august 1920 a fost adoptată Legea despre unificarea sistemului valutar. Tranzacțiile cu privire la lei și ruble trebuia să fie suspendate.

Operațiunea de depunere a rublelor s-a efectuat între 15-20 septembrie 1920, la birourile speciale, create de Banca națională a României. Într-un termen scurt Statul Român a retras din circuitul monetar circa 1,5 mlrd ruble, ceea ce echivala cu mai mult de 1 mlrd de lei. Deși această reformă a întârziat (ea trebuia realizată

imediat, în 1918), unificarea sistemului monetar românesc a pus capăt speculațiilor cu leul și rubla, a contribuit la instaurarea unei discipline financiare, care a condus la dezvoltarea și activizarea vieții economice.

Economia Basarabiei a trecut în anii 1918-1940 prin încercări necunoscute în restul țării, evoluând mult. Sistemul bancar din Basarabia s-a dezvoltat în condiții specifice, dar, chiar și în împrejurări nefavorabile, a rezistat și și-a perfecționat structura. De menționat că el a luat ființă pe un loc viran, deoarece bolșevicii în 1917 au distrus totul ce era legat de economia de piață. Statul Român a întreprins măsuri energice în vederea redresării vieții politice, sociale și economice a provinciei, înlăturând dezastrul provocat de armatele ruse în retragere. Tendința la un viitor mai bun, încrederea în reformele economice a existat în Basarabia în permanență.

Actualmente se întreprind măsuri în vederea instalării sistemului financiar-bancar din Republica Moldova pe temelii noi. De aceea este important să fie luată în considerație practica instituțiilor bancare, a sistemului financiar din perioada analizată. Condițiile și împrejurimile în care se dezvoltă republica noastră reclamă revederea unor norme și principii, a unor legi și statute existente, colaborarea constructivă cu România. Important este că aceste două economii să facă astfel de reforme, ca legislația economică să corespundă standardelor europene.

Chestiunea căilor de comunicații era una din problemele de bază ale economiei naționale. România primise de la Rusia țaristă o moștenire împovărătoare.

Îndată după stabilirea administrației românești, a fost reorganizat sistemul de comunicații, în baza legislației Statului Român. La 26 iunie 1918, prin Ordonanța nr. 4, emisă de generalul de corp de armată Artur Voitoianu, comisarul general al Basarabiei, a pus stăpânire deplină pe mijloacele de comunicație: calea ferată, telegraful, poșta, stațiunile, podurile etc. Aceasta a contribuit la păstrarea bazei materiale a acestor căi de comunicație. Toți funcționarii puteau fi angajați și salariați în conformitate cu legislația României.

O altă măsură îndrăznească a fost desființarea Zemstvei guberniale din Basarabia, care a fost efectuată prin decretul regal nr. 2720 din 4 august 1918. Ea a fost atașată la Direcția Poduri și Șosele a Ministerului Lucrărilor publice. De organizarea acesteia răspundea, prin decizia Ministerului nr. 20468, din 23 noiembrie 1918, inginerul I. Mihalache.

Direcția Poduri și Șosele din Chișinău a luat în primire utilajul, mobilierul, biblioteca și personalul secțiunii Ministerului Basarabiei.

Unele șosele județene au fost transferate la rang de drumuri naționale, în conformitate cu art. 68, alin. 3 din legea drumurilor²⁰.

²⁰ ANRM, f. 1778, inv. I, d.71, p. 2, foaia 3-30.

Una din cele mai complicate probleme ale transportului feroviar erau tarifele. De costul transportului feroviar depindeau succesul sau insuccesul multor ramuri ale economiei. În vederea încurajării exportului de produse agricole și de materie prime din Basarabia, Guvernul României a prevăzut anumite măsuri, inclusiv tarife speciale de transport pe C.F.R. S-au adoptat decizii pentru transportarea urgentă a fructelor și legumelor.

S-au aprobat multe decizii pentru reducerea taxelor de transport intern. Astfel în 1932, Consiliul Economic al Basarabiei a micșorat costul transportului de mărfuri pe C.F.R. cu 30-45% la mărfurile de export, cereale, vin, fructe, struguri, cherestea, ciment, piatră, argilă, nisip etc. La alcătuirea tarifului nou trebuia luate în considerare distanța parcursului, valoarea reală a mărfurilor transportate, restituirea rapidă a ambalajelor, dirijarea mărfurilor, formarea trenurilor rapide, construcția vagoanelor frigorifice etc.

Pentru a îmbunătăți transportul pe apă, și mai ales pe râul Nistru, care din 1918 devine fluviu de frontieră între URSS și România și între România și Polonia, Guvernul a apelat la diferite foruri diplomatice internaționale, în baza hotărârilor conferințelor de la Barcelona, Tiraspol, tratatului de la Versailles și Nistrul a fost considerat fluviu internațional. Navigația pe Nistru a început să se realizeze numai în limita apelor românești, exclusiv între punctele malului drept de la răsăritul până la apusul soarelui²¹.

După 1918 în Basarabia s-a introdus regimul taxelor de navigație și transport, care funcționa în întreaga Românie. La 1 martie 1928 a fost pusă în aplicație legea taxelor de navigație și de transport, care prevedea stabilirea taxei de transport pe tonă.

Aviația civilă în Basarabia a fost înființată numai datorită administrației române. Comunicațiile aeriene cu străinătatea și în interiorul țării erau asigurate de către societățile C.I.D.N.A., Lot și Serviciul Aviației Civile și Navigației Interne – liniile interne. În 1930 au fost efectuate 1420 zboruri de avioane pe diverse linii, fiind transportate bagaje, colete, scrisori și 6113 pasageri.

Pentru transportul auto anii 1918-1940 au fost o perioadă de ascensiune. El dezvoltându-se în special la orașe. În Chișinău, în anii 1928-1940, a funcționat sindicatul transportului auto. Numărul autovehiculelor a sporit din an în an. Șoferii își creau organizații profesionale.

Evoluția social-economică a Basarabiei în perioada interbelică a fost marcată de constituirea unui nou sistem legislativ economic, care a contribuit la integrarea economiei Basarabiei în cea a României întregite. Legislația economică, care a fost adoptată în acea perioadă, avea scopul de a dezvolta toate ramurile economiei naționale. Acest proces a fost stopat în 1940 de invazia sovietică, Basarabia nimerind sub regimul comunist.

²¹ ANRM, f. 1778, inv.I, d.71, p. 2, foaia 318.

Referințe bibliografice

1. ANRM, f. 1778, inv. I, d.71, p. 2, foaia 3-30.
2. ANRM, f. 1778, inv.I, d.71, p. 2, foaia 318.
3. Atanasov Nicolae. Industria, comerțul, băncile și sistemele de comunicație ale Basarabiei în anii 1918, 1940. Civitas, Chișinău, 2000.
4. Basarabia economică. Nr. 5-6, 1918
5. Lungu Constantin. Economia Basarabiei. Chișinău, 1926.
6. Slăvescu Victor. Istoricul Băncii Naționale a României. București, 1924.

Statul bunăstării între modele și acțiuni politice

Mariana Iațco

Doctor în științe politice, lector universitar,
Universitatea de Stat din Moldova, Facultatea Relații Internaționale Științe
Politice și Administrative, Catedra Științe Politice

De-a lungul istoriei sociale, nu toate țările au dezvoltat aceleași politici și sisteme de protecție socială pentru toți cetățenii. Diversitatea statului bunăstării are mai multe cauze, unele fiind istorice ce denotă cum a început dezvoltarea acestuia, altele ideologice, pornind de la faptul cum a fost asumată ideea de protecție, dar și economice, cu ce resurse se conta pentru furnizarea bunăstării, cum era dezvoltată structura economică a societății, etc. În cele din urmă, observăm că rezultatul a fost de fapt un amalgam de factori și elemente care vizează diverse sisteme, încercând să răspundă la o realitate socială complexă.

Această diversitate de tipuri de state ale bunăstării, care s-au dezvoltat în principal, ne va permite în primul rând să evidențiem asemănările și deosebirile în construcția bunăstării sociale.

Pentru început vom analiza cele două modele fundamentale ale Statului bunăstării:

- În primul rând, este vorba de cel *universalist*, ce se bazează pe minimul garantat de impozitul plătit către sistem asigurărilor sociale sau nu. Acest model este corespunzător țărilor din nordul Europei, unde finanțarea statului bunăstării se realizează în cea mai mare parte datorită impozitelor pe venit și beneficiile considerate sunt identificate de condiția cetățenie și reședinței, indiferent de statut, ocupație, nivel de venituri. În opinia autorului Navarro acest tip de stat al bunăstării, produce mai multă pre-distribuire a resurselor și a favorizat încorporarea femeilor pe piața forței de muncă.[1, 252] Explicând că există servicii sociale care le eliberează de ocupațiile lor tradițional domestice. Ar trebui de remarcat faptul că, în țările nordice a existat o creștere majoră în