

O ISTORIE A GLOBALIZĂRII

BÂC DORIN PAUL

Facultatea de Științe economice, Universitatea Oradea, Str. Transilvaniei nr. 10, bl I2 ap. 35,

tel: 0745911884,

e-mail: bac_dorin@yahoo.com

In the 21st century globalization has become the engine for the world's evolution. But in order to understand the present we need to take a good look at the past. The present paper presents one point of view on the history and evolution of globalization.

1. Introducere

Putem “vedea” globalizarea peste tot. A pătruns în aproape toate domeniile sub o formă sau alta și în același timp a adus cu sine avantaje și dezavantaje. Există oameni care continuă să se opună globalizării din diferite motive, cele mai importante fiind cele legate de mediu și de sărăcie.

Există mai multe păreri în ceea ce privește apariția sau inițierea globalizării. Una dintre cele mai ample și complexe opinii aparține cercetătorilor americani Peter H. Lindert și Jeffrey G. Williamson¹²¹. Ei sunt de părere că globalizarea a evoluat în spasme de la expedițiile lui Columb și de Gama acum mai bine de 500 de ani. Cei doi împart perioada de 500 de ani în patru epoci distincte.

2. 1492 – 1820: Restricția comercială

Marile descoperiri geografice au generat un transfer de tehnologie, plante, animale și boli pe o scară nemaiîntâlnită până atunci. Dar impactul lui Columb și de Gama asupra comerțului, migrației populației și globalizării a fost de o altă natură. Pentru ca globalizarea să aibă un impact asupra nivelului prețurilor, standardului de viață sau PIB/cap de locuitor, era necesar ca puterile comerciale să își modifice prețurile mărfurilor naționale. Este adevărat că după 1492 a existat un boom comercial, iar procentul negoțului în PIB-ul mondial a crescut remarcabil. Dar poate fi acest boom economic explicat prin desființarea barierelor comerciale sau integrare globală? Dacă ar fi existat un declin pro-globalizare la nivelul barierelor comerciale, ar fi trebuit să aibă ca urmări diferențe mari la prețurile de import și export în centrele comerciale. Nu există nici o dovadă a nivelării prețurilor, care ar susține că descoperirile geografice și îmbunătățirea productivității transporturilor au influențat în vreun fel economia mondială. Monopolurile comerciale, taxele, restricțiile non-tarifare, războaiele și pirații (intervenții anti-globalizare) au fost elemente, care combinate au dus la o înăbușire a comerțului.

Cine a determinat atunci boom-ul comercial ce a avut loc în acea perioadă? Ca și în experiența mondială dintre 1950 și 1980, se pare că creșterea veniturilor în Europa

¹²¹ Peter H. Lindert și Jeffrey G. Williamson – “Globalizare și inegalitate: o lungă istorie” 2001
351

reprezintă cam două treimi din boom-ul comercial ce a avut loc în cele trei secole. Comerțul ar fi fost și mai înfloritor, dacă nu ar fi existat acele intervenții anti-globalizare. În această perioadă migrația forței de muncă și fluxurile de capital au fost aproape inexistente.

Deși dovezile nu sunt foarte clare, diferențele dintre venituri apar încă din 1600, sau poate chiar mai devreme. Salariile reale, nivelul consumului, arendele și taxele din acea perioadă ne dovedesc existența unei mari divergențe. Această divergență a apărut pe 3 niveluri: *global, între statele europene, în interiorul statelor europene.*

În secolele 17-18, pe plan global, salariile reale în Anglia și Olanda le-au depășit pe cele din restul lumii¹²². Pe lângă aceasta, între secolele 16-18, marii proprietari funciari (feudali), negustorii și proprietarii de manufacturi din Anglia, Franța și Olanda i-au depășit cu mult pe toți ceilalți – compatrioții lor, restul Europei și probabil orice națiune de pe glob. Deși nu există date certe despre distribuția veniturilor între 1500 și 1820, informațiile pe care le avem dovedesc, fără urmă de îndoială, că diferențele dintre țări (global inequality) au apărut cu mult înaintea primei revoluții industriale.

Contemporan cu această perioadă a fost Adam Smith, “părintele economiei politice”, care în lucrarea sa, “Avuția națiunilor. Cercetare asupra naturii și cauzelor ei”(apărută în 1776), a început să observe diferențele dintre bogăția statelor și cauzele ce au determinat această stare de fapt, care continuă să se agraveze și azi.

3. 1820-1913: primul veac de globalizare

Anii 1820-1830 sunt considerați un moment crucial al evoluției economiei mondiale. Din acest deceniu a început convergența(nivelarea) prețurilor marfurilor internaționale. Tot în această perioadă începe puternica mișcarea spre politici liberale, care susțineau comerțul liber, aflându-se în conflict cu politicile conservatoare, care sprijineau protecționismul. În plus, acest deceniu coincide cu perioada de pace și refacere ce a urmat după războaiele napoleoniene pe continent(Europa) și după criza din agricultura britanică. *Este momentul în care globalizarea modernă a început.*

Costurile transporturilor au scăzut rapid în secolul premergător Primului Război Mondial. Aceste forțe globalizante au fost extrem de puternice în zona Atlanticului, dar au fost totuși încetinite de protecționism, care însemna protejarea industriei naționale împotriva competiției străine.

Asia, zona est-mediteraneană, Africa de Nord și America Latină nu au cunoscut această dezvoltare din mai multe motive:

- aceste zone erau colonii ale comercianților;
- în acea perioadă se negocia foarte des de pe poziții de forță(militară);
- resursele naturale destinate exporturilor erau controlate de burghezia locală.

Pe scurt, politica liberal-comercială și revoluția transporturilor internaționale au conlucrat pentru a crea piețe cu adevărat globale în secolul 19. Deși prețurile pentru transport au continuat să scadă de-a lungul secolului, a existat după 1870 o reacție politică anti-

¹²² Keneth Pomeranz – “Marea divergență” Editura Universității Princeton 2000

globalizare, dar care nu a fost suficient de puternică pentru a readuce economia mondială la nivelul ei de izolare din 1820.

În această perioadă a urmat avântul Angliei datorită comerțului liber (free-trade) și a revoluției industriale. Dar cei care au profitat cel mai mult de acest avânt au fost muncitorii și restul lumii, în dauna marilor latifundiari. Clasa muncitoare a câștigat deoarece Anglia era importatoare de alimente (agricultura era un “angajator” slab), iar munca era folosită mai mult în producția de bunuri decât în exploatarea pământului.

Probabil cel mai mare șoc al globalizării din secolul 19 l-a suferit Japonia. În 1859, sub amenințarea tunurilor de pe navele americane, Japonia a trecut de la autarhie la comerț liber. În următorii cincisprezece ani, schimburile comerciale ale Japoniei au crescut de 70 de ori, de la aproape 0 la 7% din produsul intern¹²³. Prețurile exporturilor au crescut, ajungând nivelurile pieței mondiale, iar prețurile importurilor au scăzut, apropiindu-se de prețurile pieței mondiale.

După 1870 comerțul a luat amploare în toată lumea, iar până la Primul Război Mondial condițiile comerciale s-au îmbunătățit în țările în curs de dezvoltare mult mai mult decât în Europa. Pe parcursul celor patru decenii care au precedat Primul Război Mondial, indicele comercial¹²⁴ a crescut în Europa cu doar 2%, în Asia de Est cu 10%, iar în țările din lumea a treia cu 21%. Această diferență se datorează faptului că indicii comerciali sunt luați de pe piața fiecărei țări (Alexandria, Bangkok sau Montevideo), iar într-o lume în care prețurile transporturilor sunt într-o continuă scădere, producătorii primari din periferie se bucură de cea mai mare dezvoltare.

Aceste date creează impresia că globalizarea a avantajat mai mult țările subdezvoltate (periferice) în comparație cu cele dezvoltate din Europa. Această impresie e greșită. Pe termen scurt, e adevărat că prin creșterea exporturilor se vor mări veniturile țărilor. Dar pe termen lung, țările exportatoare de materii prime sau prim-producătoare își folosesc resursele pentru export, ducând astfel la de-industrializare. În această perioadă, pe termen lung, indicii comerciali au avantajat tot “centrul”.

4. 1913 – 1950: înfrângerea retragerii autarhice

Lumea globalizată s-a destrămat după 1913 și nu a mai fost reconstruită în deceniile ce au urmat. Creșterea de productivitate în transporturi și comunicații din perioada ante-belică nu s-a evaporat după 1913. În schimb au fost impuse noi bariere politice pentru a restricționa capacitatea populațiilor sărace de a părăsi condițiile mizerabile de viață pentru ceva mai bun. Astfel s-a ajuns ca procentul de imigranți din Statele Unite ale Americii să scadă de la 14,6% în perioada antebelică la 6,9% în perioada interbelică. În același timp mărirea taxelor și instituirea de bariere au redus drastic veniturile din comerț. Din cauza barierele comerciale s-a ajuns la situația în care prețurile s-au dublat chiar și în cadrul relațiilor economice dintre parteneri din zona Atlanticului (ajungându-se la nivelul din 1870). Aceste probleme s-au resimțit și asupra investițiilor în noi tehnologii, procentul din PIB al fluxurilor de investiții a scăzut de la 3,3% la 1,2%.

¹²³ Jurnal de Economie Politică (nr. 79)

¹²⁴ Sau indicele de schimb, este egal cu raportul dintre prețul plătit pentru importuri și cel primit pe exporturi

Primul Război Mondial a creat o nouă situație, caracterizată prin:

- cererea și consumul imens de articole de război (arme, muniție, vehicule, uniforme, bocanci etc.);
- înlocuirea numărului mare de “potențiali muncitori”, care erau încorporați;
- sarcina de a utiliza cantități din ce în ce mai mici de materii prime și de bunuri de consum.

După primul Război Mondial, țările implicate în conflație au avut de suferit și din punct de vedere financiar și fiscal, inflația obligându-i pe legislatori să propună reforme fiscale care să oprească procesul.

În octombrie 1929 Bursa din New York a cunoscut cea mai mare prăbușire din istorie. Prețurile acțiunilor au scăzut dramatic, pentru unele firme, care au “supraviețuit” crizei, cu până la 90% din valoare. Multe companii au dat faliment, iar unele bănci au intrat în imposibilitate de plată. Băncile din SUA și-au retras investițiile din Europa, influențând falimente și pe acest continent, rata șomajului crescând exponențial.

În perioada ce a urmat Primului Război Mondial, s-a accelerat trendul inegalității dintre popoare. În cele două decenii ce au despărțit războaiele mondiale, diferențele și divergențele dintre popoare au fost cele mai mari. Nu se știe ce vină au avut marea depresie, cele două Războaie Mondiale sau politicile protecționiste. În 1929, convergența din cadrul economiilor atlantice s-a oprit, când de-globalizarea a avut o influență inegală, independentă de războaie și depresie. Barierele puse migrației, comerțului și fluxurilor de capital au făcut ca prăpăstiile dintre popoare să se mărească. În ceea ce privește migrația, în această perioadă s-a inversat situația din perioada ante-belică, în țările emitente crescând inegalitatea socială, iar în cele primitoare scăzând inegalitatea socială.

Pe scurt, descreșterea globalizării din perioada interbelică a fost determinată de mai mulți factori, în special cele două Războaie Mondiale, care au avut un impact imens asupra economiilor naționale.

5. 1950-2001: Al doilea secol de globalizare

Din toate punctele de vedere, globalizarea a reînceput după al doilea Război Mondial. În comparație cu globalizarea din perioada antebelică există o serie de diferențe. Migrația populației a fost mai puțin impresionantă. Imigranții reprezentau un procent mai mic din totalul populației, comparativ cu datele din 1913, iar exporturile de capital reprezintă un procent mai scăzut din PIB-ul SUA din perioada postbelică (0,5% între 1960-1973 și 1,2% între 1989-1996) decât era în Marea Britanie antebelică (4,6% între 1890-1913). Pe de altă parte barierele comerciale sunt mai reduse azi, față de 1913. Aceste diferențe sunt legate de schimbările de politici într-o singură țară dominantă, Statele Unite ale Americii, care au trecut de la protecționism, primitiv de imigranți la un comerț liber neconstrâns, dar restrictiv față de imigranți.

La începutul anilor '50 lumea occidentală era social-democrată, influențată de filozofia lui Keynes, iar idei precum: micșorarea intervenției statului în economie, corporațiile să primească libertate totală erau de neacceptat. Totuși au existat oameni, care și-au dat seama de importanța comerțului internațional. Pentru a realiza acest lucru a fost pus în aplicare

Planul Marshall, care a ajutat Europa să devină, din nou, partenerul comercial principal al SUA, cea mai puternică țară, din punct de vedere economic la acel moment.

O gândire convențională ar presupune că țările din lumea a treia ar fi trebuit să profite mai mult de pe urma liberalizării comerțului, în dauna țărilor industrializate. Liberalizarea comercială ar fi trebuit să aibă un efect mai mare asupra țărilor, care aderă la economia mondială integrată, decât asupra celor care sunt deja membre.

Totuși dintr-un aspect câștigul cel mai mare de pe urma liberalizării comerțului din perioada postbelică ar fi trebuit să fie mai mare pentru țările membre OECD . Marea parte a comerțului ce a fost liberalizat a fost de fapt între țări din OECD, și nu între OECD și restul țărilor. Încă de la apariția sa, în anii '40 GATT-ul a obligat țărilor cu venituri mici să renunțe la barierele tarifare impuse importurilor. Aceste renunțări a scăzut veniturile naționale, dar era consecventă cu ideile din acea perioadă. Runderle de liberalizare conduse de GATT au adus venituri mai mari tot țărilor membre OECD. Aceste fapte nu implică ideea că globalizarea ajută țările puternice. Dimpotrivă, globalizarea favorizează statele care se liberalizează, se industrializează, și le penalizează pe cele care adoptă politici protecționiste, lăsându-le în urmă.

În prezent problema s-a schimbat. După 1989 statele europene s-au axat mai mult pe rezolvarea problemelor continentale, adică sprijinirea și integrarea țărilor din vechiul bloc comunist, printre care și România. În schimb, după 11 septembrie 2001 SUA și-a găsit un nou inamic: terorismul. De aici au început discuțiile și problemele din cadrul alianței nord-atlantice, care s-au resimțit mai ales în cadrul Consiliului de Securitate ONU, în preajma conflictului armat din Irak.

S-a creat impresia în ultimii ani că inegalitatea mondială este cea mai accentuată între țările bogate și cele în curs de dezvoltare. Dar inegalitatea cea mai mare este între țările în curs de dezvoltare. Unele dintre zonele în curs de dezvoltare au rata de creștere economică cea mai mare, în timp ce alte țări, aflate în aceeași categorie au rata cea mai mică.

Sărăcia este doar una din problemele actuale, dar una extrem de importantă. Dacă de investițiile și comerțul internațional ar beneficia doar cei bogați, atunci mulți oameni ar fi de acord cu restricționarea comerțului, pentru a proteja locurile de muncă, cultura și mediul înconjurător. Dar, după cum se poate vedea și mai sus, globalizarea i-a sprijinit mai mult pe cei săraci. Oricine căruia îi pasă de sărăcie, ar trebui să se gândească de două ori la restricționarea comerțului – aceasta având ca rezultat o înrăutățire a situației săracilor din țările în curs de dezvoltare și subdezvoltate. Există probleme importante legate de mediul social și de mediul înconjurător, dar acestea trebuie rezolvate prin legi și inițiative specifice nu prin restricționarea comerțului.

Globalizarea, se poate spune că reprezintă un tren, care își poartă călătorii spre o dezvoltare continuă și sustenabilă. Țările care nu au reușit să „urce” în acest tren rămân tot mai în urmă față de țările care au început călătoria încă din 1820.

Bibliografia:

1. Lindert P.H., Williamson G.– “Globalizare și inegalitate: o lungă istorie” 2001
2. Dollar D. – „Globalizare, inegalitate și sărăcie din 1980” 2001