

3. Dicționar Enciclopedic Român, Editura Pontic, București, 1962-1964.
4. Dicționar onomastic. Un nume pentru fiecare, Editura București, f. autor.
5. Graur Alexandru, Nume de persoane, Editura Științifică, București, 1965.

Informatori:

Locuitorii satului Văleni, Cahul.

1. Crăciun Valeriu, 40 ani, businessman.
2. Crăciun Anastasia, 40 ani, profesoară de istorie.
3. Nastas Elena, 59 ani, apicultor.
4. Nastas Vadim, 27 ani, constructor.
5. Nastas Daniel, 24 ani, grănicer.
6. Pintilii Ecaterina, 27 ani, profesoară de geografie.
7. Zgherea Andrei, 68 ani, pensionar.

**IMPACTUL REȚELOR ȘI A MIJLOACELOR DE
TRANSPORT ASUPRA MEDIULUI TURISTIC**

Vasile MAXIM, dr., conf. univ.

Summary

In this article we describe the impact of the transportations and transport network on tourism development. Tourism activity in general, developing vital social phenomenon - the economic, witnessed qualitative and quantitative structural changes in the development of transport networks and, as fundamental support expansion and enhancement of natural and human tourism resources. It is researched the activity of different types of transport and its impact on tourism.

Rețelele de transport, în general, și mijloacele de transport, în particular, s-au dezvoltat în strânsă legătură cu necesitățile omului de a se deplasa sau călători în interes comercial, de cunoaștere a noilor resurse sau zone atractive de odihnă sau în scopuri de pelerinaj etc.

Apariția, dezvoltarea și extinderea statelor lumii în cadrul diferitor civilizații fluviale, încă din antichitate, au fost în strânsă dependență și interdependență de calitatea infrastructurii rețelelor și a mijloacelor de transport utilizate. Se modifică astfel rețelele de transport rutier, prin amenajarea cu îmbrăcăminte dură, semne de circulație, cu marcarea distanțelor și a punctelor de reper pentru călători, prezența locurilor de popas și odihnă etc.

Romanii sunt considerați cei mai iscusiți constructori de drumuri, apeducte, viaducte, unele care s-au păstrat și până în prezent. Un aport deosebit în vederea accesului spre zonele atractive a servit utilizarea mijloacelor de transport terestru, cum au fost trăsurile, adaptate pentru distanțele lungi, trase de cai, ce se schimbau la un interval de timp pe o anumită distanță. Existența locurilor de popas și odihnă de-a lungul rețelelor de transport terestru, a căror lungime în cadrul Imperiului Roman depășeau 90 mii km., reprezentau anumite spații amenajate pentru odihnă și relaxare, ca, de exemplu, stațiunile de băi termale din zonele Mediterane europene sau din cadrul Africii de Nord [1].

Călătoriile interne sau externe urmăreau anumite interese dominate de cunoaștere a noilor spații sau civilizații din cadrul anumitor state, sub aspect preponderent comercial. Astfel existența Drumului Mătăsii, care avea un itinerar ce pornea din cadrul Chinei cu ramificații multiple spre Asia Centrală, de Sud și de Vest, la fel și spre spațiul European, servește drept exemplu existenței unei infrastructuri de rețele terestre de transport de interes strategic pentru perioada antică și cea medievală.

Călătoriile de interes cognitiv, comercial, cultural și religios se intensifică în contextul Marilor Descoperiri Geografice, fapt care amplifică circuitul mijloacelor de transport maritime în Spațiul Oceanului Atlantic și Indian.

Efectele revoluției industriale, prin apariția mijloacelor de transport motorizate la nivelul mediului terestru, fluvial sau maritim, modifică relațiile dintre componentele mediului natural și cel

economic raportat la călătoriile efectuate fie în scop comercial, cognitiv, religios sau de odihnă.

Activitatea turismului, în general, de la apariție, ca fenomen indispensabil social-economic, a cunoscut modificări structurale calitative și cantitative în contextul dezvoltării rețelelor și a mijloacelor de transport, ca suport fundamental în extinderea și valorificarea resurselor turistice naturale și antropice. Motivația de a călători se amplifică în urma dezvoltării și accelerării fenomenului de industrializare și urbanizare a mediului economic.

Mediul turistic reprezentat prin multiplele resurse de ordin natural sau antropic, repartizate spațial-geografic neuniform în cadrul unor state, este dependent și interdependent de gradul de asigurare cu rețele și mijloace de transport ce influențează dezvoltarea potențialului turistic. Călătoriile interne sau externe sunt în creștere odată cu apariția, dezvoltarea și extinderea a noilor rețele și mijloace de transport, prin substituirea celor dezvoltate anterior.

În urma revoluției industriale din Marea Britanie, odată cu apariția motorului cu aburi, inovația în cauză își lasă o amprentă semnificativă în dezvoltarea călătoriilor de ordin turistic, prin utilizarea noului mijloc de transport – trenul.

Astfel, Thomas Cook, în anii 1840-1860, printre primii, încearcă destul de reușit să organizeze activitatea turistică cu utilizarea noului mijloc de transport, în scopuri comerciale, atât la nivelul Marii Britanii, cât și la nivelul altor state, unde antrenează fluxuri imense de călători prin intermediul agenției sale, în vederea vizitării unor expoziții industriale sau de artă. Activitatea agenției „Thomas Cook” se dinamizează și prin diversificarea utilizării de noi mijloace de transport motorizate, fluviale și maritime.

Exemplul în cauză este preluat și de către alți întreprinzători ai timpului respectiv din cadrul statelor Scandinave, Germania, Austria, Franța etc.

Transportul feroviar înregistrează priorități semnificative nu numai la capitolul viteză, dar și la capitolul comoditate și siguranță

pentru călători, de asemenea accesul spre noi resurse turistice amplasate spațial-geografic la distanțe impunătoare la nivel local, regional sau continental. Categoria de transport feroviar favorizează, pentru călători, protejarea împotriva unor impedimente climatice, cum ar fi căderile de precipitații, la fel și depășirea obstacolelor orografice prin construcțiile de tuneluri etc. [2].

Importanța acestui mijloc de transport rezidă și în faptul, că unele state intracontinentale indirect obțin accesul spre mare prin conexiunea la rețelele de căi ferate a statelor maritime, care, în ultimă instanță, favorizează creșterea fluxurilor de călători spre zonele atractive de acest gen. Exemplu elocvent au servit călătoriile oferite de către trenul turistic „Orient Express”, având ca puncte de reper o serie de state din Europa Occidentală, Centrală, Balcanică, la fel și state din cadrul Asiei. În afară de extinderea călătoriilor turistice specializate în domeniul existenței magistralelor la nivel internațional, prin includerea de noi state atractive sub aspectul valorificării și cunoașterii de noi resurse turistice, mijlocul în cauză înregistrează și anumite impedimente de ordin tehnic.

Astfel, existența diferitor ecartamente de cale ferată din cadrul anumitor state provoacă staționări obligatorii pentru călători, care se reflectă în timp. Marea majoritate a statelor din Europa de vest sunt adaptate la un ecartament de 1435 de mm, pe când unele din cadrul Europei de Est și Sud Est la ecartamentul de 1525 de mm. Fenomenul în cauză este caracteristic și pentru o serie de state din cadrul Asiei.

Mijlocul de transport feroviar domină timp îndelungat fluxurile de călătorii în scop turistic până la sfârșitul anilor 50 ai sec XX, atât în cadrul turismului intern, cât și în cadrul celui extern. Sub aspect concurențial, transportul auto, modifică semnificativ tendințele de reducere a fluxurilor de călătorii în scop turistic, prin utilizarea trenurilor. La nivel internațional se înregistrează o tendință de modernizare a căilor ferate, la fel și a mijloacelor de tracțiune, de la locomotive cu aburi, la cele Diesel, electrice etc. Unele state își

modifică rețelele de cale ferată prin construcția magistrelor de mare viteză, ca, de exemplu, extinderea magistrelor TGV-lor din cadrul Franței în peninsula Iberică și Europa de Nord și Centrală.

Apariția mijlocului de transport auto încurajează dezvoltarea turismului individual și de grup, la nivel național și internațional, care, de fapt, reprezintă o provocare pentru transportul feroviar, în sensul reducerii semnificative a numărului de călători, prin faptul că noul mijloc devine mai dinamic, sporind accesul direct spre anumite zone atractive din punct de vedere turistic. Rețelele de transport auto sunt amenajate și modernizate la nivelul accesului călătorilor pe parcursul distanțelor la anumite forme de cazare și aprovizionare cu accesoriile necesare [3].

Odată cu creșterea numărului de mijloace de transport auto, mai cu seamă în a două jumătăți a secolului XX, se depistează și efectele negative provocate sub aspectul poluării mediului înconjurător, în urma consumului de carburanți și eliminării gazelor de eșapament și a substanțelor toxice, ce au un impact adesea dezastruos asupra componentelor naturale și antropice. Smogul fotochimic, înregistrat în cadrul unor state dezvoltate, impune anumite rigori de ordinul limitării accesului acestui mijloc de transport în cadrul unor zone de agrement turistic, la fel și prin aplicarea unor mecanisme financiare de creșterea taxelor ecologice în vederea reducerii surselor de poluare, la fel și a zgomotului și nu în ultimă instanță a accidentelor rutiere, care pot provoca daune irecuperabile. Anual în cadrul statelor UE se înregistrează decese în urma accidentelor rutiere în mediu peste 30 de mii.

Mijlocul de transport maritim și fluvial cunoaște schimbări calitative odată cu substituirea treptată a navelor cu pânză cu cele motorizate, ce au un impact pozitiv în ale creșterii fluxurilor de călători la nivel intercontinental, prin utilizarea vapoarelor de tip croaziere ca un nou tip de specializare în domeniul turismului maritim, care denotă o creștere semnificativă a atracției spre noi zone și resurse turistice la nivel mondial.

Construcția și darea în exploatare a canalelor maritime ce a urmărit reducerea distanțelor spre anumite zone atractive sub aspect comercial, în general, și de cunoaștere a resurselor și zonelor de agrement turistic, în particular, favorizează creșterea accesului de călători prin aceste spații, cum ar fi Canalul de Suez, Panama etc. Mijlocul de transport maritim facilitează accesul spre noi spații și zone atractive turistice ca, de exemplu, insulare, valorificarea cărora e în strânsă dependență de ce mijloace de transporturi navale moderne sunt utilizate [4, pp. 69-70].

Transportul naval în general prin activitatea sa poate provoca modificări ale peisajului maritim insular sau de țărâm în condițiile în care sunt deversate anumite cantități de substanțe poluante nocive, de ordinul celor petroliere. Exemple elocvente poate servi problemele ecosistemului maritim din cadrul Golfului Mexic, Golfului Persic, bazinul Caspic, Marea Barieră Coralieră din apropierea Australiei, care de fapt reprezintă zone atractive (unele suprasolicitate) sub aspect turistic. Cel mai solicitat mijloc de transport maritim, sub aspect turistic, sunt croazierele, care se împart în funcție de numărul pasagerilor, marimea și confortul navelor, calitatea serviciilor, durata călătoriei etc.

Astfel sunt cunoscute:

- croaziere de vacanță (nave de capacitate mare, 1000-4000 pasageri, itinerarii medii de circa 7 zile, clientelă diversă, destinații exotice);

- croaziere de lux (nave de capacitate mai mica, 150-900 pasageri, inventar de lux, confort superior, personal de înaltă calificare, itinerarii de 14-30 zile);

- croaziere exotice sau de aventură (nave de capacitate mică, destinații originale, turiști amatori de explorări, servicii specifice, personal cu instruire specială, scufundări).

Piața croazierelor este dominată de SUA, în cadrul căreia funcționează circa 1200 de distribuitori consacrați în comercializarea de croaziere, iar Miami este capitala mondială a croazierelor.

Cele mai importante agenții de turism din Europa care pun la dispoziție produse turistice de croaziere sunt: Paquet și Club Mediterane (Franța), Chandria și Epiroteki (Grecia), Costa (Italia), Kloster (Norvegia), White Star Line, cu celebrele nave Olimpice, Gigantic (Marea Britanie). Principalele destinații ale liniilor de croazieră sunt: Marea Caraibilor, cu insulele Bermude, Bahamas și coastele de est ale Americii Centrale și de Sud, coasta de vest a Americii de Nord, Marea Mediterană, Orientul Îndepărtat, Marea Baltică, Africa de Vest cu insulele Canare și Madeira [5].

Acestora li se adaugă deplasările scurte cu ferry-boat-ul sau mini croaziere între insule sau de-a lungul coastelor, concentrate în statele europene: Marea Britanie, Grecia, Italia, Franța, Belgia, Olanda, Danemarca. Un loc aparte revine călătoriilor internaționale pe râurile interioare: Nil, Dunăre, Tamisa, Rin, Volga, Mississippi, Li, Amazon.

Cel mai impunător vas de croazieră, cu numele „Symphony of the Seas” („Simfonia Mărilor”), a fost pus la dispoziția turiștilor în data de 31 martie 2018 și are următoarele caracteristici: capacitatea la bord peste 8000 de persoane, 20 de restaurante, parc acvatic, teren de mini-golf și de basketbol, săli de cinema și spectacole, cazinouri etc. Costul acestui vas atinge cifra de peste 1 miliard de lire sterline

Sub aspect evolutiv, impactul transportului asupra mediului turistic se poate analiza și prin prisma importanței unor categorii de transporturi în vederea creșterii fluxului de călători în scopuri turistice.

Activitatea transportului aerian în scopul dezvoltării și extinderii fluxurilor turistice, preponderent internaționale, înregistrează aspecte pozitive prin impunerea, în ultima perioadă de timp, a unor condiții atractive la nivel de gestionarea călătoriilor la prețuri accesibile, spre zone atractive turistice amplasate spațial-geografic, la distanțe mari.

În acest context, spre sfârșitul sec. XX, conform datelor OMT, cele mai utilizate mijloace de transport în domeniul turismului revine

transportului aerian și rutier. La nivel mondial, transportul aerian deține supremație prin dominare la nivel de 43%, iar cel rutier deține locul II, cu cifra de peste 40%. Transportul feroviar și cel naval (maritim și fluvial) înregistrează aceleași valori aproximative de 7% și 8%. La nivel regional se disting spații geografice în care categoriile de transport feroviar și rutier domină cadrul turistic a unor state mici europene.

Transportul aerian domină zonele atractive turistice receptoare aflate la distanțe mari în raport cu statele emițătoare. Spre exemplu, Marea Britanie, Germania, Rusia, ca state predominant emițătoare de turiști, utilizează preponderent transportul aerian, care domină fluxurile de călătorii spre Europa de Sud mediteraneană (în special spre Grecia, Franța, Italia), la fel și spre Turcia și Asia de Sud Est. Transportul aerian se consideră cel mai dinamic mijloc de transport. Majoritatea turiștilor recurg la acest tip de transport, deoarece le oferă unele avantaje, cum ar fi: viteza, confortul, grad înalt de siguranță. Însă, pe lângă avantaje, transportul aerian posedă și unele dezavantaje: dependent de condițiile atmosferice, costul ridicat al călătoriei, grad scăzut de contemplare a peisajelor turistice. În fiecare an, peste două miliarde de călători aleg să călătorească pe calea aerului, datorită rapidității și confortului oferit.

După siguranța transportului de călători, transportul aerian deține supremație, urmat de cel naval și feroviar. Creșterea numărului de turiști, la nivel internațional, analizat sub aspect dinamic, se realizează datorită evoluției mijloacelor de transport sub aspect calitativ și cantitativ.

Astfel, conform datelor ONU, în anul 1950 s-au înregistrat peste 25 mln. turiști internaționali, în anul 2018 cifra depășea 1 miliard 200 mln. turiști ce călătoreau la nivel internațional. Activitatea transportului la nivelul mediului turistic favorizează creșterea importanței acestei ramuri la nivel mondial, prin ponderea asupra PIB, la fel și prin creșterea și dinamizarea balanței comerciale pentru anumite state. Astfel, Turismul ca ramură a economiei

mondiale ocupă locul trei la nivel global, după profitul acumulat, fiind depășit de ramura energetică și industria constructoare de automobile.

Activitatea turistică la nivel național, regional și internațional, prin prisma utilizării diferitor mijloace de transport, este în strânsă dependență de situația economică la nivel macro sau mondoeconomic. În această ordine de idei, declanșarea unor recesiuni sau crize economice de tipul celei din perioada interbelică sau a celei din 2008-2009, direct, afectează și activitatea transportului cu impact decisiv și asupra turismului.

Oscilația prețurilor la carburanți, la nivel mondial, provoacă anumite disfuncționalități de ordin financiar cu repercusiuni negative asupra activității mijloacelor de transport ce sunt dependente și interdependente de sectorul serviciilor de turism.

Criza financiară mondială provoacă efecte de „domino” ramurii turismului, sub toate aspectele, afectând în general stagnarea călătoriilor pentru statele emițătoare sau receptoare de fluxuri turistice, a căror creștere a PIB este dependentă de această specializare internațională.

Ieșirea din acest impas presupune aplicarea unei politici economice și financiare coerente la nivel global, prin implicarea organismelor internaționale de resort (OMT, FMI, OMC etc.) în vederea depășirii crizei, prin dezvoltarea durabilă și utilizarea rațională atât a resurselor turistice naturale și antropice, cât și a infrastructurii rețelelor și a mijloacelor de transport specializate în domeniul turismului la nivel global.

Bibliografie

1. Maxim, V., *Geografia relațiilor economice internaționale*. Curs universitar, Garomont Studio, Chișinău, 2015.
2. Maxim, V., *Relații transporturi-mediu înconjurător* cu referință la Republica Moldova. Monografie, Chișinău, 1999.

3. Maxim, V., Relațiile economice internaționale în perioada 1900-1945, în: *Perspectiva Academică*, vol. II, Chișinău, 2012.
4. Maxim, V., Influența rețelelor și mijloacelor de transport asupra relațiilor Economice Internaționale, în: *Analele ATIC*, Chișinău, 2004.
5. Păcuraru, A., Geografia turismului internațional, Cluj-Napoca, 1999.
6. Păcuraru, Al., Geografia economiei mondiale, Cluj-Napoca, 2006.

**PROTECȚIA RESURSELOR FUNCIARE ÎN
DEZVOLTAREA DURABILĂ A PATRIMONIULUI
NATURAL DIN REPUBLICA MOLDOVA**

Gheorghe NICULIȚA, dr., conf. univ.

Summary

The problem of geographic landscapes has as basis the O.U.N. World Conference from Rio de Janeiro (1992) on Environment and Sustainable use, but also the European Landscape Convention (Florence, 2000). The agreements reached at these events applies across signatory countries in Europe and include natural, rural, urban and disturbed, the main objective being the protection, management and planning of degraded landscapes.

Introducere

La începutul secolului al XXI-lea noțiunea de calitate a vieții a suferit unele schimbări. A doua jumătate a secolului trecut a lăsat ca moștenire rezultatele revoluției tehnico-științifice, reflectate în probleme ecologice de proporție globală. Ridicarea standardului de viață nu mai poate fi înțeleasă doar ca o diversitate a mijloacelor tehnico-materiale, mai ales ca o integrare a omului în mediu ambiant, în condiții de confort și conservare a stării de sănătate. Fenomenele: încălzirea globală, distrugerea stratului de ozon, sau ploaia acidă, poluarea chimică a solurilor – sunt consecințe ale unei dezvoltări industriale neraționale și dovedesc că mediul înconjurător