

BIBLIOGRAFIE

Brătianu (Vintilă I. C.) și Hălăceanu (Constantin)
Politica de stat în industria petrolului. 1 volum de 144 pag.
București 1911.

Industria petrolului în țara noastră a luat o foarte mare dezvoltare în ultimii ani, și terenurile neexploatate, și nepuse încă în valoare, rezervă un viitor frumos acestei industrii bazată pe un produs ce se găsește în subsolul țării noastre. Chestiunea prezintă dar un deosebit interes din punctul de vedere tehnic și economic, și autorii publicând această lucrare, prezintă chestiunea din punctul de vedere al rolului ce Statul trebuie a-l avea în această industrie, pentru a-și lua dezvoltarea ce o comportă, și pentru a pune în valoare puterile naționale de muncă și capital, punându-le de acord cu interesele streine, deja destul de importante în actuala stare de dezvoltare a industriei petrolifere.

Lucrarea d. d. *Brătianu și Hălăceanu* este prima în această direcțiune, și chestiunea expusă are o deosebită importanță din punctul de vedere a participării muncii și capitalului românesc. Lucrarea prezintă interes pentru membrii *Societății Politehnice*, întrucât chestiunile economice, și cele de politică economică, cum e cartea ce o examinăm, sunt strâns legate de chestiunile tehnice a dezvoltării industriale. Prin rolul lor, inginerii sunt foarte dese ori chemați a se ocupa de chestiunile economice, și o chestiune ca aceasta, care privește o bogăție a țării noastre, trebuie a fi de interes, chiar și pentru acei ce nu cau direct, sau indirect parte în industria petrolului, sau a transportului acestui produs.

Lucrarea d. d. *Brătianu și Hălăceanu* e împărțită în 4 capitole, și cuprinde 3 anexe pentru complectarea textului acelor capitole.

Primul capitol este un istoric a chestiunii petrolului în România, care poate fi considerată ca începând în 1900. ¹⁾ cînd Statul Român a primit oferta Societății *Standard oil*, sprijinită de *Disconto Gesellschaft*. Din cauza luptei de preponderanță pe piața mondială, între Americani și

1) De și România este una din primele țări în cari s'a extras p. tr. ul din pămînt, totuși dezvoltarea acestei ramuri de activitate a n ers foarte încet pîna la 1900. În anul 1857, cînd s'a început scoaterea petrolului în țara noastră, producțiunea era de 275 tone, și abia în 1900 a ajuns la 110.000 tone. Pela această da a producțiunea a crescut continuu, ajungînd la 1.352.280 tone în 1910.

Ruși, cei întâi cântau o regiune producătoare, cu care să poată lupta contra producției rusești, și această regiune o găsisse în țara noastră. Propunerea ce se făcea era o concesiune: Statul Român concesiona pe 30 ani exploatarea a 15.000 H. a. din terenurile sale petrolifere, și dreptul de a construi conductele de transport la mare, contra unei sume fixe plătită la început și a unei redevențe anuale. Propunerea a căzut, și chestiunea petrolului a continuat a preocupa cercurile conducătoare: S'a înființat comisiunea de petrol, transformată mai târziu în Institutul geologic, pentru studiul terenurilor: s'a început în 1903, și continuat în anii următori, construcțiunea instalațiunilor pentru descărcarea, depozitarea și încărcarea în vapor a produselor petrolifere în portul Constanța, și s'au început studii în vederea construcției conductei de petrol la mare. În acest timp, industria petrolului ca o dezvoltare foarte mare, producțiunea trecând dela 110.000 tone în 1901 la 1.352.289 tone în 1910, multe societăți iau ființa, astfel ca la sfîrșitul anului 1910 un capital de 350.000.000 lei era investit în această industrie ¹⁾ Această dezvoltare a luat naștere numai din exploatarea terenurilor particulare, și din concursul ce l'a dat statul pentru studiul terenurilor, organizarea mijloacelor de transport, înmagazinare și export; o dezvoltare mai mare va putea lua această industrie atunci cînd statul își va pune în exploatare terenurile sale petrolifere. Punerea în valoare a acestei așuții va trebui să dea ocaziunea statului să pue în valoare și munca și capitalurile naționale.

Al 2-lea capitol al lucrării se ocupă de situațiunea României ca producătoare de petrol, față cu celelalte state producătoare: al 5-lea stat producător din lume, cu 3,14%, din producțiunea totală a lumii în 1910 (1.352.289 tone din 43.110.000 tone producțiune totală). Dezvoltarea din ce în ce mai mult a întrebuințării benzinelor, și uleiurilor grele pentru motorii „Diesel”, ce se răspîndesc tot mai mult, atît la instalațiunile de uscat, cît și pe vapoare, și pozițiunea noastră avantajoasă față cu principalele porturi de import a acestor produse (Hamburg, Anvers, Londra, Hâvre, Bordeaux, Lisabona, Marsilia, Triest, Port Said, Bombay, Schanghai etc.) a făcut a se mări simțitor exportul acestor produse, și va face ca să se mărească și mai mult atunci cînd producțiunea va crește. Este și aci rolul statului de a adopta o politică economică, pentru regularea exportului, astfel ca interesul țării să nu sufere: în o țară lipsită de cărbuni, dar bogată în petrol cum e a noastră, dezvoltarea industriei generale, și a transportului sunt legate de acest produs.

Al 3-lea capitol e consacrat în examinarea condițiunilor în care trebuie a se dezvolta în viitor industria petrolului, examinîndu-se și chestiunile referitoare la exploatare, rafinare, transport și înmagazinare, vînzare. Dezvoltarea exploatărei, în ullimii ani se datorește însemnatelor capitaluri investite în această industrie, și rolul statului este de a lua măsurile necesare pentru punerea de acord a intereselor capitalurilor streine, cu interesele locale naționale, pentru ca nici unii să nu sufere; chestiunea întrebuințării, în această industrie, a cît mai mult personal românesc

1) Din acest capital total c. a. 1/7, adică 50.000.000 lei e capital românesc.

e foarte importantă, și prezintă multe dificultăți, ca și în alte industrii de altmintreli: rezultatele căpătate prin întrebuințarea personalului românesc, atât pentru conducere, cât și pentru executare, au fost destul de bune pentru a putea să le atragă încrederea capitaliștilor. Rafinarea este executată aproape de toate societățile ce fac exploatări.

Transportul produselor petrolitere se fac actualmente prin conducte particulare, între schelele de producere și gări, și cu vagoane cisterne, din cari cele mai multe aparțin Societăților particulare, pe liniile de drum de fer ale statului. O bună utilizare a materialului, și o împedcare de monopolizare, și de dificultăți pentru producătorii ce sunt nevoiți a împrumuta vagoane dela alții, sau să-și vinde producțiunea, ar cere ca totalitatea mijloacelor de transport să fie ale Statului. Tot pentru ușurarea transportului, mai ales că față cu creșterea din an în an, a producției, debitul liniilor de drum de fer nu va mai fi suficient, chestiunea conductelor de transport la mare trebuie a fi considerată cât mai curînd. În privința mijloacelor de magazinare în porturi, și de încărcare în vapoare, mulțumită sacrificiilor făcute de Stat, portul Constanța este dotat cu instalațiuni de acest fel, foarte moderne, și cari deși de o capacitate destul de mare, (C. a. 140.000 tone capacitate), se mărește în fiecare an. Pentru export mai există instalațiuni particulare de depozitare și încărcare la Giurgiu și Braila.

Ultimul capitol este consacrat soluțiunilor propuse de autori pentru a asigura concursul celor trei elemente: Stat, capital românesc și capital strein, în scopul ca industria petrolului să capete importanța ce trebuie a o avea în dezvoltarea economică a țării. Cum statul este proprietarul celor mai întinse terenuri petrolifere, neexploatate încă, o asociație în care să participe statul cu terenurile sale, și particularii prin capitaluri românești, ar fi o Societate națională de exploatare, care pe lângă terenurile statului ar putea exploata și terenurile particulare ce eventual ar fi răscumpărate dela exploatări existente. Rafinarea petrolului ar fi executată prin colaborarea capitalului românesc cu cel strein existent astăzi; vînzarea ar putea fi rezemată organizațiunilor actualmente existente, iar transportul pînă la puntele de export, și instalațiunile de depozitare ale statului.

Prin aceste mijloace s'ar putea stabili acordul între interesele statului, cele naționale, și cele ale capitalurilor streine. Pentru stabilirea condițiunilor celor mai favorabile a dezvoltărei industriei de petrol, autorii cred necesar ca statul să ia și următoarele măsuri, formînd o *acțiune indirectă*:

Concentrarea de către stat a tuturor mijloacelor de transport; completarea portului de petrol dela Constanța pe măsura trebuințelor; studiul conductei la mare; măsuri pentru limitarea producerei rafinăriilor interioare pentru consumul intern; studii geologice; cadastrarea terenurilor petrolifere particulare; măsuri pentru întrebuințarea cât mai largă a personalului românesc; instituții de credit pentru avansuri pe instalațiuni, produse și terenuri; dezvoltarea învățămîntului tecnic și comercial în sensul industriei petrolului; independența exploatărilor noastre.

C. Bușilă.

