Constantin CHERAMIDOGLU

CONSIDERAŢII PRIVIND COMERŢUL DE TRANZIT DERULAT PRIN PORTURILE DE LA DUNĂREA DE JOS ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Primul război mondial a însemnat mai mult decât cea mai mare confruntare militară de până atunci; Europa de după 1919 se deosebea mult de cea interbelică, state noi apăruseră pe hartă, altele își întregiseră hotarele în marginile etnice firești. Aceste mutații aveau să se răsfrângă și asupra activităților comerciale; curentele economice își schimbă acum sensul, noile graniți impulsionând noi politici vamale, noi direcții în orientarea comerțului și a tranzitului.

La 5 februarie 1927, I. G. Duca susținea în aula Academiei Comerciale din București, conferința intitulată „Raporturile economice și politice ale României", făcând o analiză a stadiului în care se afla politica economică a României, în noul context regional și internațional. Comparând situația antebelică a regimului strâmtorilor, când Marea Neagră „era o mare închisă și prin urmare nu aveam din acel punct de vedere nici o perspectivă de dezvoltare în viitor pentru viața noastră economică", cu situația de la acea dată, când „în fața noastră", în locul Mării Negre aproape închisă la strâmtori, avem o Mare Neagră complet deschisă, pentru că, prin ultimul regim al strâmtorilor, libertatea lor e deplin asigurată și deci putem să întrezărim posibilitatea unei mari dezvoltări viitoare spre Asia Mică și bazinul Mării Mediterane".[1]

Poziția geografică a României, la confluența a două mari artere de navigație (Dunărea și Marea Neagră), a făcut ca ea să aibe un rol important (potențial) în comerțul de tranzit. Dacă până în 1918 acesta nu se ridicase la nivelul necesar, după această dată erau toate condițiile necesare ca el să depășească nivelul de 15% și România să devină o țară de tranzit comercial. Dezvoltarea comerțului de tranzit era o necesitate, din punctul de vedere al României, atât pentru veniturile pe care acesta le aducea, cât și pentru menținerea porturilor noastre de la Dunărea de Jos la un nivel de activitate optim, sprijinind în același timp, dotarea acestor porturi cu tehnologia modernă necesară pentru operarea rapidă a vaselor. Noile state independente apărute în această parte a Europei, devenite entități economice distincte, se orientau și ele spre dezvoltarea legăturilor de navigație și comerciale cu porturile românești de la Dunărea de Jos, ce puteau deveni baze pentru comerțul acestor state (Austria, Ungaria, Cehoslovacia și Polonia), cu țările orientale. În ciuda acestor premize favorabile, tranzitul prin porturile noastre (în special: Brăila, Galați, Reni și Sulina), nu a atins cotele așteptate, atât datorită concurenței altor porturi (Triest, Fiume, Gdynia), cât și încetinelii cu

https://biblioteca-digitala.ro

care se adoptau și mai ales se aplicau, la noi, măsurile necesare pentru înlesnirea acestui gen de comerț.

Convențiile internaționale încheiate de statul român în această perioadă, se bazau în ceea ce privește regimul tranzitului, pe Statul ce făcea parte integrantă din Convenția asupra libertății tranzitului, semnată la Barcelona, la 20 aprilie 1921, iar în ceea ce privește navigația pe rețeaua internaționalizată a Dunării, pe Convenția internațională de la Paris, din 23 iulie 1921. În anii 1930-1932, România a încheiat acorduri comerciale și de navigație cu toate statele implicate în tranzitul de mărfuri pe Dunăre, articolele 18, 19 și 20 din Convenția tip ce stătea la baza acestor tratate, asigurând libertatea tranzitului și eliminarea oricăror taxe de tranzit.[2]

În septembrie 1929, referindu-se la relațiile economice cu străinătatea, Gr. Gafencu, pe atunci secretar general al ministerului de externe, spunea: „Ne prezentăm cu unele succese, ca acordul economic cu Polonia, prin care s-au deschis debușeuri importante în Polonia pentru fructele și vinul din Basarabia, iar această țară și-a redeschis noi căi în Orient. Sperăm ca negocierile cu celelalte țări vecine, care vor avea loc în cursul lunii octombrie vor fi fericite, nu numai cu țările Micii Antante, dar chiar cu fostele țări inamice, ca Ungaria și Bulgaria care au acceptat deasemenea să negocieze tratate comerciale cu noi, în cursul lunii octombrie".[3] În același timp, președintele Camerei de Comerț din Galați, Apostol Popa, făcea un aspru rechizitoriu politicii tarifare practicate de Căile Ferate Române: „De mai mulți ani suntem cu toții martori la decăderea porturilor Galați, Brăila și Constanța, în timp ce porturile Hamburg, Triest și Dantzig merg spre progres. Una din principalele cauze ale decăderii porturilor noastre, a fost și politica tarifară greșită pe care a dus-o până acum direcțiunea căilor noastre ferate, fiindcă în timp ce toate statele au căutat să-și dezvolte porturile, prin atragerea mărfurilor de import și tranzit, noi am ridicat tarifele C.F.R. de așa manieră încât toată Bucovina și Transilvania, care după război se aprovizionau cu mărfuri prin porturile noastre, au început să se aprovizioneze cu mărfurile necesare prin porturile străine mai sus amintite." Și urmează câteva exemple privind taxele la vagoanele cu produse manufacturate, percepute de C.F.R. „De la Galați la Cernăuți se percepe la 10 tone - lei 34.700, în timp ce pentru aceeași marfă de la Hamburg la Cernăuți se percep la 10 tone, lei 27.200 (...). Trebuie să ținem seama de faptul că distanța kilometrică între Galați și Cernăuți este de 424 km, în timp ce de la Hamburg la Cernăuți este de 1481 km." Pe distanța Galați-Oradea Mare (742 km) se plăteau 51.100 lei, la vagonul de 10 tone, în timp ce de la Hamburg la Oradea Mare (1650 km) se plăteau 23.900 lei, iar de la Triest la Oradea Mare (884 km), se plăteau 35.300 lei.[4]

Un atent observator al fenomenului, dr. Alex. Hallunga sesiza în anul 1933, că: „concentrarea la Triest și Fiume a exportului pentru Orient este mult mai lesnicioasă și mai ieftină decât prin România. Ne rămâne cu

https://biblioteca-digitala.ro

adevărat în favoarea noastră transportul prin România al produselor polone, dar taxele exorbitante fac ca acest comerț să se îndrepte mai mult spre Hamburg decât înspre Galați. Toată mișcarea comercială pare a fi concentrată în porturile Mării Nordului și nu este prea vizibilă posibilitatea de a determina un comerț de antreprize și tranzit pentru Europa Centrală și prin porturile noastre, când drumul este și mai lung și mai puțin sigur și mai costisitor."[5]

O primă încercare făcută de guvernul Averescu, de a aplica un tarif special pentru porturile Galați, Brăila și Constanța, nu dăduse rezultatele scondate, astfel că abia în 1929 se admite de către Direcțiunea Căilor Ferate reducerea tarifului excepțional nr. 10. Criza economică izbucnită în anul 1929 avea să blocheze însă punerea în aplicare a acestei politici economice regionale.

Căile noastre ferate sufereau și din lipsa unui parc de vagoane suficient, mai ales în perioada de recoltare a cerealelor, precum și de lipsa vagoanelor specializate pentru diferite genuri de marfă.

Orientarea căilor ferate din teritoriile recent alipite, nu era nici ea favorabilă tranzitului spre porturile de la gurile Dunării, iar linie dublă exista în anul 1933, doar pe 263 km. [6]

La 21 aprilie 1933, intra în vigoare Convenția încheiată de Serviciul Maritim Român cu Companiile de navigație pe Dunăre, din Germania, Austria, Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia și Olanda, prin care se asigura transportul prin conosament direct, al mărfurilor din Europa nordică și centrală, către porturile din Levand. Pentru S.M.R., acest acord prezenta avantajul intensificării transporturilor către Siria, Palestina și Egipt, dar mai ales asigura încărcătura vaselor la întoarcerea spre țară, destul de redusă până atunci. Traficul urma să fie girat de „Cartelul de exploatare în comun al Societăților de navigație pe Dunăre", reprezentat prin compania austriacă D.D.D.S.G. Transportul mărfurilor de pe vasele de Dunăre pe vasele S.M.R.-ului urma să se facă la Galați. Acest trafic se dezvoltă în anii următori, el adăugându-se la cel reglementat de Convenția încheiată în anul 1927, între căile ferate române și cele poloneze, ce asigura transportul prin conosament direct, dintre stațiile de cale ferate polone și porturile din Levant deservite de vasele Serviciului Maritim Român. 7 În luna octombrie 1933 s-a ținut la Constanța Conferința anuală a traficului direct de mărfuri polono-româno-levantin, la care au participat delegații S.M.R., C.F.R. și P.K.P. (Căile Ferate Polone), cu care ocazie s-au luat hotărâri privind extinderea greutății coletelor transportate, modificarea tarifelor pe S.M.R. și C.F.R la mărfurile cele mai frecvente. S-a mai hotărât ca portul Galați să fie utilizat pentru tranzitarea oricăror mărfuri polone (nu numai a cherestelei ca până atunci) și să se intervină pe lângă Administrația P.C.A., pentru construirea la Galați de antrepozite necesare mărfurilor polone aflate în tranzit.[8]

Prima conferință economică a Micii Înțelegeri s-a desfășurat la Praga,

https://biblioteca-digitala.ro

între 9 și 17 ianuarie 1934, cu care ocazie s-au prezentat 16 rezoluții referitoare la colaborarea economică. Pentru tema de față este importantă adoptarea celei de-a patra rezoluții, care propunea înființarea unei asociații a societăților de navigație din statele Micii Înțelegeri.[9]

Desigur, interesul Cehoslovaciei, care nu avea port la mare, era de a găsi căi eficiente de ieșire la mare a mărfurilor sale industriale, aflate în căutare de noi piețe de desfacere. Ideea unei organizații comune a navigației țărilor Micii Antante, pe Dunăre, se vehicula și în presa cehoslovacă; astfel „Ceske Slovo" citat de revista Ligii Navale Române, publica în 1933 un articol în care Dunărea era considerată „o bază economică a Micii Antante", iar portul Galați, unde urma să se deschidă o zonă liberă, era prezentat ca o „placă turnantă a comerțului cehoslovac cu țările Orientului și nu numai".[10]

Pentru realizarea acestei uniuni a societăților de navigație , au intrat în tratative: Compania Danubiană Cehoslovacă de Navigație, Navigația de Stat Fluvială Iugoslavă, Societatea Sârbească de Navigație, Societatea Simon Schultz din Pancevo precum și N.F.R. și S.R.D., din România. Se urmărea astfel, gruparea sub o singură administrație a unei flote compuse din 108 remorchere, 16 nave de comerț, 771 șlepuri și 81 de cisterne.[11] Convenția încheiată în anul 1935 între reprezentanții societăților de navigație din cele trei țări, va fi ratificată de Conferința Consiliului Economic al Micii Înțelegeri ce s-a desfășurat la București (12-19 octombrie 1936), cu care ocazie s-a propus și simplificarea formalităților de aprovizionare a vaselor, modalitățile de impunere a societăților de navigație, unificarea dreptului fluvial etc.[12]

Problemele privind navigația comercială pe Dunăre vor fi discutate și în cursul anului 1937, la o nouă sesiune a Consiliului Economic al Micii Înțelegeri, desfășurat la Dubrovnik (16-22.09.1937), precum și la următoarea, ce a avut loc la Trencianske Templice (11-19.10.1937). În preajma celei de a XI-a sesiuni a acestui organism de cooperare regională, ce avea să aibe loc la București, între 3 și 8 martie 1938, ziarul „Lumea Românească" aprecia astfel situația: „La reuniunea din anul acesta, Cehoslovacia este decisă să purceadă la realizări imediate. Intensificarea schimburilor comerciale ce se va impune ca absolut și imediat necesară, pentru ca să nu se ajungă la o paralizare a legăturilor economice dintre statele Micii Antante (...) O altă chestiune importantă este și aceea a comunicațiilor fluviale – problemă care va fi examinată cu toată atenția și căreia i se va găsi o soluționare favorabilă. În această direcție țara noastră va trebui să mărească numărul vapoarelor, capacitatea de transport pe cale fluvială și maritimă, întrucât este mijlocul cel mai convenabil de transport, mai ales pentru cereale și forestiere (...) Intensificându-se schimburile comerciale între statele dunărene, problema navigabilității vapoarelor românești utilizate la export, se prezintă și mai acută și ea se cere soluționată cât mai grabnic."[13]

Aflat în anul 1929 în pragul desființării, din cauza parcului învechit de

https://biblioteca-digitala.ro

vase și a nerentabilității constante, Serviciul Maritim Român a început să primească din 1930 o subvenție necesară pentru menținerea activității sale. Tot acum începe și acțiunea de preschimbare a vaselor aflate de mulți ani în exploatare. Astfel, în 1930, Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, cumpără pentru S.M.R., patru mari vapoare mixte, de câte 7500 tone capacitate (Alba Iulia, Suceava, Peleș și Ardeal), în valoare totală de 71 milioane lei, cu care deschide o linie pentru Mediterana occidentală.[14] În anul 1936 se face un nou pas în direcția modernizării flotei comerciale, prin achiziționarea a două vapoare poștale moderne, construite la șantierele Burmeister & Wain, din Copenhaga, dotate cu motoare Diesel și având o viteză de 21,5 noduri. Ele au fost botezate „Transilvania" și „Basarabia". Pentru linia Dunăre - Levant se contractează în anul 1937, execuția a patru motonave în Italia.[15] Cu toate aceste eforturi, prezența flotei comerciale române în porturile de la Dunărea de Jos, este încă slabă. În cursul anului 1934, de exemplu, în Dunăre au intrat și au ieșit 559 vase maritime, din care doar 65 vase, cu un tonaj de numai 130.858 to erau sub pavilion român.[16]

În ceea ce privește tranzitul mărfurilor în susul Dunării, aceasta se desfășura cu greutate, datorită transbordărilor repetate, formalităților de poliție, sanitare, veterinare și vamale, dificultăților de navigație de la Cazane și Porțile de Fier. Flota noastră dunăreană conta prea puțin în acest trafic de marfă; vasele noastre ar fi putut transporta în 1933 doar 5% din totalul mărfurilor ce treceau anual pe această mare arteră comercială europeană.[17] Acordul de tranzit încheiat în anul 1933 de S.M.R. cu companiile de navigație din țările dunărene, avea o clauză ca atunci când „Navigația Fluvială Română" și S.R.D. vor face curse regulate pe Dunărea de Sus, vor accede și ele la acea convenție.[18] Acest nou mijloc de transport (cu conosament direct), dădea posibilitatea mărfurilor grele și cu slabă valoare intrinsecă, să parcurgă pe cea mai ieftină cale de transport, distanțele mari ce separau nordul și centrul Europei, de țările mari importatoare din Levant, Siria, Palestina sau Egiptul, precum și Turcia sau Grecia.[19]

Un factor ce a influențat puternic tranzitul prin porturile de la Dunărea de Jos, a fost, în întreaga perioadă interbelică, existența Comisiei Europene a Dunării, care, de la Galați, administra Dunărea de Jos. De la Brăila până la Sulina, navigația se făcea în condiții nefavorabile, doar cu vase de 3-4000 tone, cu un calaj de 6,50 m, astfel că navigația cu vase economice, de 7-8000 tone, nu era posibilă. Nesiguranța navigației la gura de la Sulina, unde se putea menține tot timpul adâncimea necesară accesului în fluviu (de 23-24 picioare), făcea ca traficul ce atinsese 7 milioane tone în 1911, să scadă la aproape jumătate după războiul.[20] Deși nemulțumită de modul de rezolvare a dezideratelor sale (în 1929, la Geneva, cu ocazia fixării noului regim al Dunării), România și-a achitat mereu îndatoririle financiare față de C.E.D. Prin legea din 8 ianuarie 1930, Statul român participa la împrumutul de

https://biblioteca-digitala.ro

8.500.000 franci aur, solicitat de C.E.D., cu a patra parte, adică 2.125.000 franci aur, plătibili în patru ani.[21] Luările de poziție împotriva C.E.D.-ului, se înmulțesc însă; la congresul Camerelor de Comerț, din porturile dunărene, ținut la Galați la 2 iunie 1929, se votează o mențiune adresată guvernului, prin care se cere desființarea acestui organism.[22] Chestiunea procurării de spărgătoare de gheață este ignorată de C.E.D., astfel că cercurile comerciale din porturile dunărene încearcă să influențeze guvernul ca, din creditul de 150 milioane lei contractat de P.C.A. la „Creditul Industrial" în anul 1936, o parte să fie alocată pentru construirea a două vase spărgătoare de gheață, care, se pare, ar fi putut să mențină Dunărea navigabilă și pe timpul iernii, când, cel puțin trei luni, brațul Sulina era închis.[23] Problema funcționării defectuoase a C.E.D.-ului se pune și la reuniunea Uniunii Camerelor de Comerț dobrogene, ținută la Tulcea, în luna octombrie 1937, când argumentele de ordin economic erau completate cu cele de natură politică și de drept internațional, afirmate și de Nicolae Titulescu, în interviul acordat ziarului „Le Temps" la 29 iulie 1936, când considera C.E.D.-ul ca 'un anacronism de necrezut, un control al străinilor, inadmisibil pe teritoriul strămoșesc și un organism internațional care corespunde scopului pentru care a fost creat mai puțin decât oricare altul".[24] În favoarea reducerii taxelor de navigație la Gurile Dunării s-au pronunțat și alți membri din C.E.D.; astfel, cu ocazia sesiunii de toamnă, desfășurată de C.E.D. la Galați, în octombrie 1937, cu care ocazie se constata că, fără a fi un an deosebit, anul 1937 se încheia cu un excedent de un milion de franci aur.[25] Taxele ridicate, aplicate asupra tonajului brut al vaselor, indiferent de cantitatea de mărfuri pe care o transportau, încărcau costul mărfurilor aduse în cantități mici de vasele maritime și împiedica înființarea de linii regulate de vase. Inactivitatea C.E.D.-ului față de creșterea depozitelor de aluviuni de la Sulina era criticată și de Grigore Gafencu, într-un articol din „Timpul": „Noi suferim resemnați și neputincioși ca cea mai firească, cea mai larg deschisă cale de propășire a țării, de care se leagă nădejdea în zile mai bune a Basarabiei, soarta unor orașe mari și toată puterea de viață a rodnicului șes din Muntenia, s-o bată și s-o astupe în voie vânturile și nămolul"[26]. Leonte Moldovan, fost președinte al Senatului și om politic cu un rol important în viața economică a Brăilei, afirma și el în anul 1938, rolul nefast al taxelor impuse de Comisia Europeană a Dunării, care îndepărtau tranzitul prin porturile dunărene, către alte trasee, mai ieftine. „Spre a remedia, măcar parțial, neajunsul pe care îl crează aceste taxe a fost nevoie să se recurgă la compensarea scumpetei lor cu reduceri tarifare corespunzătoare pe C.F.R.", spunea el în paginile ziarului „Semnalul", adăugând că un alt deziderat de mare importanță este acela al completării și punerii în funcțiune a liniei ferate Brașov – Nehoiaș – Buzău".[27]

Un punct aparte în strategia de ridicare a porturilor românești de la Dunărea de Jos în perioada interbelică, l-a constituit aplicarea regimului de

https://biblioteca-digitala.ro

„zonă liberă" în aceste porturi, în vederea atragerii comerțului de tranzit și asigurării unei activități constante în aceste porturi. După o încercare eșuată în anul 1925, dezbaterea proiectului legii zonelor libere în Adunarea Deputaților, are loc în octombrie 1929 și dă posibilitatea confruntării doctrinelor liberală și național-țărănistă, asupra prezenței capitalului străin în zonele libere. Împotriva proiectului de lege prezentat de Virgil Madgeanu, ministrul industriei și comerțului și ad-interim la comunicații, se pronunțau liberalii, prin Leonte Moldovan, care nu era de acord cu prezența unor șantiere navale străine în zonele libere și cu eventuala concesionare a exploatării zonelor libere (după modelele din Germania și Danemarca), unor firme străine.[28] În expunerea de motive, prezentată Adunării Deputaților de Virgil Madgeanu, se spunea în acest sens: „În ceea ce privește scopurile urmărite, s-a prevăzut în proiect, ca pe lângă formarea de depozite unde mărfurile să poată fi condiționate pentru a corespunde cerințelor diferitelor piețe, să se poată instala în zonele libere și fabrici și șantiere navale. Pentru ca să nu existe temerea că industriile din țară ar fi concurate de industrii similare instalate în zone, s-a prevăzut ca autorizația de a instala în zone industrii similare cu cele din țară, se va da numai prin decret regal în urma unui Jurnal al Consiliului de Miniștri".[29] Proiectul de lege a fost adoptat în unanimitate de Senat, legea respectivă fiind promulgată la 29.07.1929,[30] dar, așa cum se arăta în memoriul întocmit de ing. Petre Demetriad, directorul Docurilor din Brăila, „rezultatele nu au corespuns așteptărilor, fiindcă legiferarea s-a făcut în epocă de criză economică, pentru ca să se facă investițiile necesare unei incinte speciale, cu bazinuri, cheiuri și magazii, împreună cu tot utilajul pentru debarcare, în o parte cu totul izolată a porturilor Brăila, Galați și Constanța. Pe lângă această dificultate economică se mai adaugă și răspândirea clientelei din Europa Centrală, cum cehoslovacii, tot astfel și polonezii, care nu mai alergau după noi, cum au făcut-o imediat după război."[31] După trecerea crizei economice chestiunea zonei libere reapare la Brăila; la punctul 9 al memoriului întocmit de Camera de Comerț și Industrie din Brăila, se cerea „crearea unei zone libere, care va aduce atât activitatea comercială cât și întrebuințarea brațelor muncitorilor noștri."[32] La Galați, zona liberă urma să fie amplasată între Bazinul nou și Prut și realizată printr-o concesiune acordată unei societăți străine, pe timp de 20-30 ani, „capitalul urmând să fie pus 3/4 de societate și 1/4 de stat, statul urmând a fi cointeresat la jumătate din venituri. După trecerea acestui timp, statul va putea răscumpăra lucrările."[33] Lipsa de fonduri însă, (Ministerul Comunicațiilor alocase doar 15 milioane lei față de circa 100 milioane lei estimate ca necesare), făcea ca speranțele pentru realizarea Zonei libere la Galați să se lege de investitorii străini.[34] Victor Slăvescu, fost ministru de finanțe, făcea la începutul lunii decembrie 1937 o vizită la Galați, cu care ocazie declara referitor la zona liberă: „Am negociat personal și prin Ministrul nostru de Externe cu două state aliate, Polonia și

https://biblioteca-digitala.ro

Cehoslovacia, pentru a veni la Galați să creeze fabrici și depozite. Vă pot anunța că în curând aceste țări își vor trimite mărfurile în zona liberă de la Galați."[35] În același timp însă, Cehoslovacia investise deja suma de 440.000 mărci germane, pentru amenajarea unei zone libere în portul german Hamburg.[36] În concluzie se poate spune că lipsa fondurilor necesare, întârzierea legiferării și concurența porturilor Triest, Genova și Hamburg va duce la eșuarea proiectelor de constituire a zonelor libere în porturile românești.

După declanșarea crizei cehoslovace, importanța porturilor noastre pare să crească, pentru o scurtă perioadă însă. Ministerul Economiei Naționale se adresa la 28 iunie 1938, Administrației P.C.A. astfel: „Suntem informați că, față de noua conjunctură politică, organizațiile economice oficiale cehoslovace vor căuta să îndrepte transportul mărfurilor cehoslovace destinate exportului, în tranzit prin România, cu scopul de a evita porturile Hamburg și Triest, la care nu se poate ajunge decât trecând prin teritoriul german." În acest sens se cerea să se „studieze din timp această chestiune și anume îmbunătățirea condițiilor tehnice de transport pe căile fluviale și maritime: parcul vaselor și șlepurilor, capacitatea porturilor dunărene, capacitatea portului maritim Constanța, prin care se vor scurge toate mărfurile cehoslovace destinate Levantului, precum și condițiunile economice, tarife, taxe, impozite etc."[37]

La 18 august 1938 s-a deschis la Constanța Conferința Polono-Cehoslovaco-Română, ce a avut ca scop analiza transporturilor pe calea ferată dintre cele trei țări, posibilitatea intensificării relațiilor pe baza unor tarife combinate. La această conferință, ing. Georgescu, delegatul Serviciului Maritim Român a prezentat disponibilitatea S.M.R.-ului de a asigura „legături suficiente nu numai cu porturile din Mediterana dar și mai departe, cu porturile din Extremul Orient, grație unei convențiuni de transporturi încheiată cu o companie de vapoare germane care face serviciul de transporturi regulate între Port Said și porturile din Extremul Orient. Cu această ocazie s-a constatat că Polonia urmărea să atragă cea mai mare parte a traficului cehoslovac spre portul Gdynia, asigurând în acest scop condiții favorabile, nu numai traficului cehoslovac cu țările din nordul Europei și din America (deservit de portul Hamburg), dar și o parte din traficul oriental, care până atunci era preluat de portul Triest, asigurând avantaje considerabile datorită faptului că Polonia întreținea linii regulate între Gdynia și porturile italiene, pentru aprovizionarea cu cărbuni. Aici interesele României nu erau în concordanță cu cele ale Poloniei, porturile noastre putând să asigure și ele tranzitul mărfurilor cehoslovace. Se remarcă însă, că pentru atragerea tranzitului se acordau regimuri preferențiale acestor categorii de mărfuri. Astfel, în portul Gdynia operarea acestor mărfuri se efectua gratuit și se acorda o scutire de taxa de magazinaj, pentru un număr de zile, iar la Triest, mărfurile aflate în tranzit plăteau taxe reduse, statul

https://biblioteca-digitala.ro

acordând administrației portului o subvenție pentru mărfurile din această categorie.[38] Pentru reducerea tarifelor se pronunță și societatea „Intercontinentala Maritimă" s.a., cu sediul la Brăila, aducând ca argument și un articol apărut la 21 martie 1936 în publicația vieneză „Allegemeinen Tarif Anzeiger", unde se făceau cunoscute unele măsuri luate la Galați, pentru facilitarea transbordărilor mărfurilor „în tranzit de la Dunărea de Sus cu șlepuri până la Galați, pentru a fi transbordate acolo în vapoare de mare". Se menționau: reducerea taxei de supraveghere la 150 lei de vagon, indiferent de timpul de staționare în depozit sau la docuri; reducerea taxei de magazinaj cu 75% la mărfurile ce stăteau înmagazinate cel puțin 20 de zile; scutirea mărfurilor de taxe de asigurare, dacă erau asigurate de la punctul de expediție până la sosire etc. [39] Reducerile de taxe pentru mărfurile aflate în tranzit prin porturile de la Dunărea de Jos, nu puteau fi însă suficient de semnificative, bugetul ministerului respectiv neputând asigura subvențiile necesare, iar cheltuielile cu forța de muncă fiind mai mari în porturile Galați și Brăila, decât în porturile străine concurente.

Am prezentat câteva aspecte ale comerțului de tranzit derulat în perioada interbelică prin porturile de la Dunărea de Jos, în condiții influențate atât de necesitățile economice ale țărilor din zonă, cât și de conjunctura economiei europene la vremea respectivă, iar spre sfârșitul perioadei și de conjunctura politică a zonei. Condițiile geografice favorabile, invocate mereu, nu aduc automat un tranzit intens de mărfuri, atât de dorit de diriguitorii vieții economice din porturile dunărene; analiza, chiar sumară, a tranzitului din perioada interbelică, dovedește cu prisosință acest lucru. Diferența între ceea ce s-a dorit sau s-ar fi putut face și ceea ce s-a făcut este mare; atât din motive obiective (lipsa fondurilor necesare), cât și din motive subiective (lipsa unei politici coerente în acest sens). Semnificativ este faptul că până în anul 1930 lipsesc stastisticile privind evoluția tranzitului, sub toate aspectele sale[40]; din acest motiv, tema de față va fi continuată cu o analiză cantitativă a comerțului de tranzit, a structurii și orientării sale.

NOTE

1. „Import-export", nr. 9-10/1927, p. 352-354.
2. Cu Ungaria („Monitorul oficial" nr. 79/02.04.1932; Cu Austria („Monitorul oficial" nr. 208/07.09.1931; Cu Cehoslovacia („Monitorul oficial" nr. 84/10.04.1931; Cu Polonia („Monitorul oficial" nr. 77/02.04.1931.
3. „Argus", 29.09.1929.
4. „Argus", 28.04.1929.
5. Alex. Hallunga, **„România în tranzitul sud-est european"**, în „Analele economice și statistice", nr. 7-9/1933, p. 36-37.
6. **Ibidem**, p. 40.
7. „România maritimă și fluvială", nr. 5/1933, p. 106-107.
8. **Ibidem**, nr. 11/1933, p. 245.
9. Ilie, Puia, **Relațiile economice ale României cu Mica Înțelegere**, în „Revista de istorie", nr. 7/1978, p.1149.

https://biblioteca-digitala.ro

10. „România maritimă și fluvială", nr. 4/1933, p. 67.
11. „Marea noastră", nr. 1/1935, p. 17.
12. **Ibidem**, nr. 10/1936, p. 190.
13. „Lumea românească", București, 27.02.1938.
14. C. Amiral C. Boerescu, **Influența marinei comerciale asupra civilizației**, București, 1940, p. 78.
15. **Ibidem**
16. „Marea noastră", nr. 4/1935, p. 54.
17. Alex. Halluga, **op. cit.**, p. 38-39.
18. „România maritimă și fluvială", nr. 4/1933, p. 72.
19. **Ibidem**, nr. 5/1933, p. 106.
20. Th. Gâlcă, **Navigația fluvială și maritimă în România**, București, 1930, p. 153-154.
21. „Monitorul oficial", nr. 5/08.01.1930.
22. „Dimineața", 05.06.1929.
23. „Marea noastră", nr. 5/ 1936, p. 82.
24. Nicolae Titulescu, **Discursuri**, București, 1967, p. 544-545.
25. „Marea noastră", nr. 2-3/1938, p. 46-47.
26. „Timpul", 24.06.1937.
27. „Semnalul", București, 05.02.1938.
28. „Monitorul oficial". D.A.D., nr. 94/17.10.1929, p. 3539-3556.
29. „Monitorul oficial", Dezbaterile Senatului, nr. 83/06.11.1929, p. 2911.
30. „Monitorul oficial", nr. 166/30.07.1929.
31. Arhivele Naționale, Brăila, fond Serviciul hidraulic Brăila, dosat 31/1936, f. 3.
32. **Ibidem**, fond Primăria Brăila, dosar 29/1934, f. 106-110.
33. „România maritimă și fluvială", nr. 9/1933, p. 179.
34. „Prezentul", 11.11.1937.
35. „Argus", 15.12.1937.
36. „Buletinul F.C.A.", nr. 1/1938.
37. Arhivele Naționale, Constanța, fond Direcția Navigației Maritime, dosar 31/1938, f. 67.
38. **Ibidem**, f. 84-85.
39. **Ibidem**, dosar 14/1936, f. 42.
40. Vezi în acest sens: Florin Codrescu, **Tranzitul prin România**, în „Analele economice și statistice", nr. 4-6/1935, p. 100-150.

SOME ACCOUNTS REGARDING THE TRANSIT TRADE SPREAD OUT THROUGH THE HARBOURS FROM THE LOWER DANUBE IN THE INTERIWAR PERIOD

Summary

The geographical position of România, at the junction of two channels of navigation (The Danube and The Black Sea), made it have an important role in the transit trade after the year 1918. The efforts made by the Romanian state in this respect for the intensification of the navigation at the Danube mouths, the endowment of the harbours with warehouses and silos as well as creation of facilities were not followed by substanțial increasing of the traffic. The delaying of legislating and statute application of „free zone" contributed together with objective conditions to the moving off of the respective traffic towards other competitive lines.

https://biblioteca-digitala.ro