

CONSIDERAȚII PRIVIND ZONELE LIBERE DIN S – E ROMÂNIEI

Începuturile existenței regimului de zonă liberă în porturile din S – E României, se situează imediat după pacea de la Adrianopol, când au fost restituite Principatelor Românești teritoriile raialelor turcești de la Dunăre și a început constituirea porturilor dunărene.

Încă din 1834, 1836, orașele Brăila și Galați s-au bucurat de regimul de porto-franc, acest regim modificându-se în decursul vremii, prin diferite legi, până în 1883, când se desființează complet. Putem menționa existența de zone libere, sub diferite forme și în porturile Tulcea, în perioada 1880 – 1881, și Constanța, în perioada 1880 – 1883.

Legalizarea primelor zone libere în porturile menționate a avut drept scop, în primul rând, facilitatea aprovizionării populației din aceste porturi și din orașele respective, precum și dezvoltarea comerțului, care rămăsese în urmă, datorită ocupației turcești.

În 13 ianuarie 1836, domnitorul Alexandru Ghica dă poruncă de înființare a zonei libere Brăila, stabilind măsuri importante, cum ar fi: orașul Brăila, inclusiv portul, pe un teritoriu înconjurat de șanțuri era loc de antrepozitare; orice mărfuri îngăduite la import, intrate peste graniță, pentru consumația locuitorilor din acest oraș sau pentru a fi reexportate pe Dunăre, erau scutite de taxe vamale; se plăteau taxe vamale numai la mărfurile străine care intrau din acest oraș pe teritoriul țării.

În acest fel, noțiunii de zonă liberă i s-a dat o interpretare mai largă, în sensul că, în zona liberă, a fost cuprins întregul oraș și s-a permis importul în scutire de taxe vamale, inclusiv pentru bunurile necesare consumului populației, în scopul vândit de a îmbunătăți situația locuitorilor, care, nu cu mult înainte, se aflau sub jugul turcesc.

De asemenea, înconjurarea orașului cu un șanț pentru delimitarea zonei libere apare ca o măsură menită să împiedice contrabanda de mărfuri și să se asigure taxele vamale la intrarea mărfurilor în zonă, măsură care, de fapt, sub altă formă, se practică și în prezent de unele țări în zonele libere din porturi, prin construirea de ziduri păzite și căi de acces controlate.

În 1863, este important de reținut că prima exploatare organizată a porturilor noastre se făcea de către comună, fără vreun amestec al

statului.

Pentru popularizarea avantajelor oferite de zona liberă din Brăila, guvernul muntean, la 19 februarie 1866, s-a adresat Consulatului Greciei cu o notă prin care, după ce a arătat facilitățile și scopul zonei libere, a rugat să publice măsurile luate spre interesul comercianților greci, care făceau comerț cu Principatul Munteniei.

Prin legea vămilor din 15 iunie 1874, se arăta că drepturile de care dispun orașele Brăila și Galați vor înceta la 1 ianuarie 1876, înființându-se, în locul zonelor libere, antrepozite pentru mărfurile străine, sub control vamal.

Tot prin această lege, se prevedea, pentru prima oară, amestecul statului în exploatarea porturilor, sub forma controlului Ministerului de Agricultură și Lucrări Publice, asupra unui comitet format din prefectul local, primarul comunei și inginerul circumscripției. Cu privire tot la exploatarea porturilor, mai târziu, la 1891, o nouă lege trece exploatarea porturilor complet în seama statului, fără nici un amestec al comunei. Motivul acestei evoluții a fost că orașele amestecau veniturile taxei de ½% cu veniturile proprii, fără să facă nici o lucrare în porturi. Astfel, s-a ajuns să se inaugureze o politică nouă în porturi, concentrând, într-un singur fond, veniturile, pentru a se putea întreprinde lucrări mari și de interes general pe „*întreaga Dunăre românească*”, spuneau cronicile. Acest punct de vedere era opus celui vechi, în care fiecare port avea venitul său aparte. Cu toate acestea, s-a ajuns la concluzia că aceste investiții ar fi imposibile de realizat, deoarece el costa, conform evaluării de la acea vreme, peste un miliard de lei, pentru anul 1926. Studiindu-se cazul portului Strassburg din Franța, în cazul căruia s-a găsit, drept soluție pentru realizarea investițiilor, o asociație între stat și comună, s-a concluzionat că această modalitate n-ar fi tocmai aplicabilă la noi, pentru că statul posedă o mare avere imobiliară de investiții, în porturi, pe când comunele nu aveau fonduri.

La acea vreme, statul era privit ca un consorțiu compus din: orașul respectiv, județele limitrofe portului, camerele de comerț, armatorii de vase și comercianții interesați în porturi, syndicatele profesionale muncitorești etc. Consiliul, compus din membrii delegați ai instituțiilor inițiate în tovărășie, urma să-l asiste pe directorul exploatării, organ unitar de conducere, investițiile statului, aduse ca aport în tovărășie, dându-i puțința să aibă majoritate în consiliu. Fondurile necesare se vor putea obține pe bază de împrumut, cu unități asigurate prin veniturile porturilor, în afară de aportul în bani adus al părților intrate în compunere consorțiului.

Astfel stăteau lucrurile, din punct de vedere al investițiilor portuare, la acea vreme.

La 29 aprilie 1870, „Sublima Poartă” declara, în cadrul Comisiei Europene a Dunării, înființată prin Tratatul de la Paris, la 30 martie 1870, că Sulina devenea porto-franco.

Regimul de zonă liberă în portul Sulina, ca sursă potențială de înviorare și dezvoltare a activității acestuia, în special, pe seama tranzitului de mărfuri efectuat din Europa Centrală în relațiile cu Orientul Apropiat și Mijlociu, are, astfel, o veche tradiție. Acest regim de zonă liberă – porto-franco – în orașul Sulina, așa cum atestă documentele, a existat între anii 1870 – 1913.

Legalizarea situației porto-franco a determinat o dezvoltare rapidă a orașului Sulina, care devine un centru important de comerț. Astfel, numărul navelor sosite pentru a opera în acest port a sporit simțitor, iar formele comerciale practicate au devenit mai numeroase. Din datele furnizate de Comisia Europeană a Dunării, rezulta că, între 1871 – 1875, se operau 9756 de nave, ajungându-se ca, între 1936 – 1939, să se opereze 2051 de nave, dar media tonaj /navă să fie de zece ori mai mare decât în 1871 – 1875.

Importanța economică a zonelor

Revenind la zonele libere din Brăila și Galați, putem spune că importanța economică a acestora e scăzut treptat în jurul anului 1875, datorită presiunilor exercitate de Guvernele Germaniei și Austro – Ungariei, pentru a obține, prin convenții speciale, liberalizarea exportului mărfurilor pe teritoriile românești. În acest scop, ele urmăreau să-și creeze un debușeu pentru producție proprie, iar, pe de altă parte, să contracteze dominația și penetrația în Europa Centrală a mărfurilor provenite din Anglia și din alte țări, care, în condițiile existenței zonelor libere din porturile Galați și Brăila, puteau concura cu succes exportul german și austro-ungar.

Deși, prin Legea vămilor din 1874, se stabilea că zonele libere Brăila și Galați vor înceta la 1 ianuarie 1876, înființându-se, în locul lor, antrepozite pentru mărfurile străine, sub control vamal, regimul de zone libere a fost prelungit însă până la 1 ianuarie 1880, ca, apoi, să se prelungească cu încă 10 ani. Cu toate prelungirile, desființarea completă a regimului de zone libere în porturile Brăila și Galați se poate considera ca definitivă prin Legea din 3 februarie 1883.

Atunci se preconizează „antrepozitele” în orașele Brăila, Galați, Constanța, antrepozite ce au luat forma „docurilor” în cele din urmă, bineînțeles, fără avantajele teritoriului vamal liber.

Desființarea regimului de porturi libere a avut ca urmare o perioadă de regres economic pentru toate orașele respective și a dus la creșterea nemulțumirii negustorilor care se ocupau cu aplicații de comerț exterior. Aceștia au încercat, pe diferite căi, să reintroducă

regimul de porto-franco porturile românești de la gurile Dunării, astfel că, în anul 1894, s-a prins, iarăși, în discuție înființarea de porturi libere.

În portul Sulina, situația era cu totul diferită. Din datele furnizate de Comisia Europeană a Dunării reiese faptul că, între 1870-1915, a existat o dezvoltare constantă a activității comerciale, lucru care a dus la efectuarea dotării și amenajări importante, cerute de creșterea numărului navelor și a capacității acestora, toate acestea făcând din portul Sulina o poartă a Europei pentru mărfurile exportate de țările din Bazinul Mediteranean și alte țări. Impunerea, de către Germania și Austro - Ungaria, a unui acord de facilitare pentru mărfurile lor la importul românesc a dus, treptat, la restrângerea activității în zonă, ajungând până la desființarea ei.

În anul 1903, la un Congres al Camerelor de Comerț, s-a hotărât reluarea studierii reînființării porturilor libere în România, dându-se Camerei de Comerț din Focșani dreptul de a întocmi studiul respectiv și de a-l prezenta Congresului Camerelor de Comerț, ce urma să se țină la Galați, anul următor.

Într-adevăr, Congresul Camerelor de Comerț, care a avut loc la Galați, în mai 1904, a dezbătut studiul și a votat o importantă moțiune, în care, analizându-se situația în care ajunseseră porturile românești, se cerea reînființarea de zone libere.

Porturile respective urmau să fie considerate ca teritorii extravamale, în care mărfurile, sosite pe apă, puteau intra și ieși libere de orice taxă, neoferindu-se taxe de cheiaj.

În anii următori, s-au prezentat diferite proiecte de lege pentru zone libere și organizarea porturilor pe teritoriul țării noastre. Astfel, în 1926, a fost realizat un proiect de lege pentru înființarea de zone libere în porturi; s-a studiat felul practic în care se pot înfăptui zonele libere în porturilor noastre: Brăila, Galați, Giurgiu, Constanța, în raport cu caracteristicile fiecărui port. Datele statistice din acei ani arătau că numai introducerea regimului de zonă liberă poate readuce o viață nouă în porturile Brăila și Galați.

Toate aceste demersuri nu au avut un rezultat concret, fapt ce demonstrează că Parlamentul nu avea în preocupările sale interesele economiei naționale.

La 9 octombrie 1929, s-a votat legea pentru delimitarea unei zone libere în orașul Sulina, anul apariției acestei legi a însemnat o întârziere, deoarece, în perioada anterioară, partenerii străini au găsit alte căi de navigație și baze pentru antrepozitarea mărfurilor în porturile iugoslave, italiene, poloneze etc., care ofereau condiții mai bune de operare a navelor.

Porturile românești nu au mai prezentat interes, astfel că, după

anii 1930, activitatea comercială în Sulina se reia, într-o oarecare măsură, dar nu atinge nivelul celei din perioada de statut anterioară. Privilegiile de zonă liberă au fost menținute până în 1931, când au fost abrogate.

Desființarea regimului de zonă liberă a adus după sine o perioadă de regres pentru acest port, dar și pentru celelalte porturi din S-E României.

BIBLIOGRAFIE

P. Demetriade, *Autonomia și zonele libere*, 1927

Alex. M. Ghiorghiu, *Zone libere*, 1932

CONSIDERATIONS REGARDING THE FREE ZONES IN SOUTH-EASTERN ROMANIA

Abstract

The article makes an ample description of the free zone status of the ports in South-Eastern Romania (in the period between the Adrianople Peace Treaty and 1930).

In 1931 all free zone privileges have been removed. This led to a period of decline for the port of Sulina and the rest of the ports in South-Eastern Romania.