Dumitru CORDUNEANU

DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII PORTUARE ROMÂNEŞTI ÎN SEC. XX

Dezvoltarea şi modernizarea căilor de comunicaţie şi a mijloacelor de transport a constituit, dintotdeauna, o condiţie esenţială pentru dezvoltarea economiei naţionale şi a celei mondiale, pentru atragerea în circuitul economic a resurselor materiale şi umane din cele mai îndepărtate zone de pe glob şi pentru adâncirea şi perfecţionarea diviziunii teritoriale şi internaţionale a muncii.

Lucrarea de faţă tratează, într-o concepţie unitară, dezvoltarea de ansamblu a *infrastructurii portuare româneşti* din secolul XX, urmărind: principalele lucrări executate în vederea dezvoltării infrastructurii porturilor maritime şi fluviale; evoluţia capacităţii de operare a porturilor româneşti; dinamica şi structura traficului portuar de mărfuri; determinarea poziţiei principalului port maritim al ţării în ierarhia continentului, alături de principalele porturi maritime europene.

Menţionăm că analiza dezvoltării infrastructurii portuare româneşti din secolul trecut are la bază publicaţiile apărute în domeniu, date de arhivă şi calcule proprii de estimare indirectă a unor indicatori.

Dezvoltarea infrastructurii portuare româneşti, în secolul XX

Construcţii portuare moderne au început să fie realizate în România la sfârşitul secolului XIX, când au fost construite primele capacităţi în porturile Galaţi, Brăila şi Constanţa. Acestea s-au dezvoltat intens în prima jumătate a secolului XX, realizându-se noi capacităţi portuare pentru derularea produselor de export ale României, şi s-au intensificat considerabil după al Doilea Război Mondial, ca urmare a dezvoltării comerţului internaţional de mărfuri transportate pe apă, precum şi ca urmare a cerinţelor industriei româneşti.

Spre finele secolului XIX, se finalizează construcţia docurilor Brăila şi Galaţi (1891), iar, în anul 1896, încep lucrările de construcţie a portului Constanţa. De la această dată şi până la sfârşitul secolului XX se fac ample investiţii atât în infrastructura portuară- prin construcţia de cheiuri, diguri, bazine, teritorii portuare etc.-, cât şi în dezvoltarea suprastructurii, prin construcţia de platforme, magazii, clădiri

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

administrative şi dotarea cu instalații şi utilaje de chei şi plutitoare pentru operațiuni de încărcare-descărcare a mărfurilor în/din nave.

În prima jumătate de secol, se continuă şi se termină parțial construcția portului Constanța, care a fost inaugurat în 1909, în prezența Regelui Carol I. Acvatoriul portular ajunge la cca. 74 ha, platformele portuare se întind pe o suprafață de cca. 138 ha- dintre care 118 ha în interiorul portului-, digurile de adăpostire- construite din blocuri artificiale şi anrocamente- ajung la 2,994 km, iar lungimea cheurilor executate la 4,762 km, liniile de cale ferată cu 154 macazuri însumau 58,720 km, iar cea a şoselelor portului 11,158 km. De asemenea, se pun în funcțiune 3 magazii-silozuri construite din beton armat cu capacități de 30 mii tone fiecare şi se toarnă fundația la cea de-a patra, pentru asigurarea exportului de petrol din portul Constanța se construiesc bazine speciale prevăzute cu rezervoare, a căror capacitate totală ajunge la 239,850 mii m^3, prevăzute cu instalații de transbordare a petrolului- putând înmagazina, deodată, 6 trenuri a câte 48 vagoane-, se construiesc, din beton şi din lemn, magazii pentru mărfuri generale cu o suprafață de depozitare de 23,674 mii m^2 şi se dă în exploatare uzina electrică, ce dezvolta o putere de 2,789 mil kw/h- din care 92,6% era utilizată pentru instalațiile portului şi 7,4% pentru deservirea clădirilor administrative din port şi a personalului-. Astfel, capacitatea de operare a portului ajunge la cca. 7 mil. tone[1].

La mijlocul perioadei interbelice, infrastructura porturilor fluviale cuprindea cca. 20 km cheiuri de zidărie, 17 km maluri de acostare amenajate, 1,767 mil. m^2 platforme, 75 km linii ferate de garaj, 19,840 mii m^2 suprafețe de clădiri şi magazii ale statului[2].

În cea de-a doua jumătate a secolului XX, se continuă investițiile în infrastructura portuară prin lucrări de modernizare, sistematizare şi dezvoltare a portului Constanța care au condus la sporirea considerabilă a capacității de operare a portului- de la cca. 7 mil. tone/an la 82 milioane tone la finele deceniului 9[3] şi la cca. 85 milioane tone/an la sfârşitul secolului XX[4], capacitatea navelor ce puteau fi

---

[1] *Dare de seamă asupra activității Camerei de Comerț Constanța*, Constanța 1933 p. 85-99

[2] Theodor Gâlcă, *Navigația Fluvială şi Maritimă în România*, Buc., 1930, p. 93

[3] Dumitru Corduneanu, *Repere istorico-economice ale transporturilor navale moderne*, Institutul Național de Cercetări Economice, Bucureşti, 2006, p. 67

[4] *Ibidem*, p.68. Cu toate dificultățile economice pe care le străbate sistemul în ultimul deceniu al secolului XX, principalul sector care continuă să beneficieze de investiții notabile îl reprezintă infrastructura portuară, în speță portul Constanța, în care se execută lucrări de construcție a noului terminal de containere şi a celui de pasageri şi care se vor finaliza la începutul mileniului III. Acest lucru explică şi creşterea capacității de operare a portului Constanța, până

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

operate ajungând la cca. 250.000 tdw-. De asemenea, se produce extinderea suprafeței portuare- de la cca. 74 ha la cca. 3.626 ha- şi se pun în funcțiune noi capacități portuare prin construcția portului Midia (1950), a portului mineralier Galați (1970)-destinat, în principal, aprovizionării Combinatului Siderurgic şi a portului industrial Tulcea (1974), creat ca urmare a înființării Combinatului Metalurgic din această localitate.

În secolul XX, investițiile efectuate de către statul român în infrastructura portuară au condus la amenajarea a cca. 39 de porturi de dimensiuni mari şi mici, din care 32 de porturi fluviale, 3 porturi maritime, 4 porturi situate pe Canalul Dunăre-Marea Neagră şi Poarta Albă-Midia Năvodari care[5].

Suprafața totală ocupată de aceste porturi se întinde pe cca. 4.578 ha şi cuprinde: 413 dane; 65,66 km cheuri; 24,8 km diguri; 253,48 km căi ferate; 443,32 mii m^2 magazii de depozitare, 1.563,25 mii m^2 platforme de depozitare. Silozurile construite în porturile fluviale aveau o capacitate de cca. 113,50 mii tone, iar cele din portul Constanța cca. 339,8 mii m^3.

La sfârşitul secolului, mijloacele de operare a mărfurilor de care dispuneau porturile româneşti cuprindeau: 436 macarale dintre care: 126 macarale de cheu cu capacități cuprinse între 5-50 tone forță (tf), 134 macarale mobile de la 5-250 tf, 96 macarale plutitoare între 5-35 tf; 245 de autoîncărcătoare, stivuitoare cu furcă şi elevatoare; 455 de autocamioane, tractoare cu remorci, locomotive şi trailere; 52 de benzi transportatoare fixe şi mobile şi 13 poduri transportatoare de 20-40 tf pentru transport containere, minereuri şi fosfați[6].

Capacitatea de operare a porturilor româneşti la sfârşit de secol ajunge la cca. 140 milioane tone/an, dintre care peste 60,7 % reprezintă capacitatea de operare a portului Constanța, iar 25,80 % capacitatea de operare a porturilor fluvio-maritime: Brăila, Galați, Tulcea şi Sulina.

Ca urmare a dezvoltării infrastructurii portuare şi a creşterii volumului de mărfuri schimbate în cadrul comerțului internațional, traficul de mărfuri prin porturile româneşti înregistrează indici importanți de creştere, în special în cea de-a doua jumătate a secolului XX, aşa cum se poate constata în reprezentarea grafică care urmează:

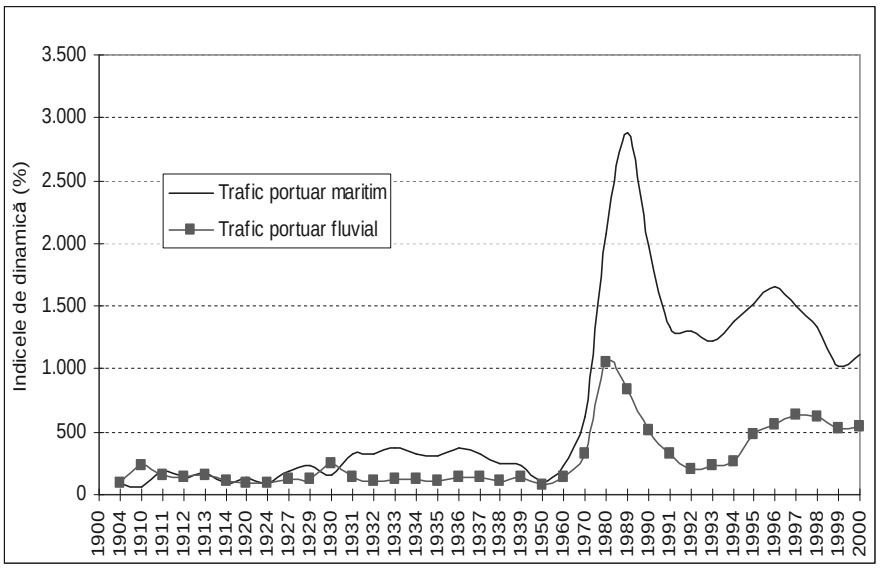
---

la sfârşitul secolului, cu cca. 3 milioane tone.

[5] *Ibidem*

[6] *Ibidem*

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



Faţă de începutul secolului XX, când prin porturile româneşti au fost operate cca. 6,1 milioane tone marfă, la sfârşitul secolului XX se înregistrează o creştere de cca. 7 ori, dar, în acelaşi timp, o scădere cu aproape 50 % faţă de vârful de trafic realizat în anul 1989- cca. 97,26 milioane tone-.

Din punct de vedere al structurii traficului pe componente, în secolul XX, situaţia a evoluat după cum urmează:

Procente

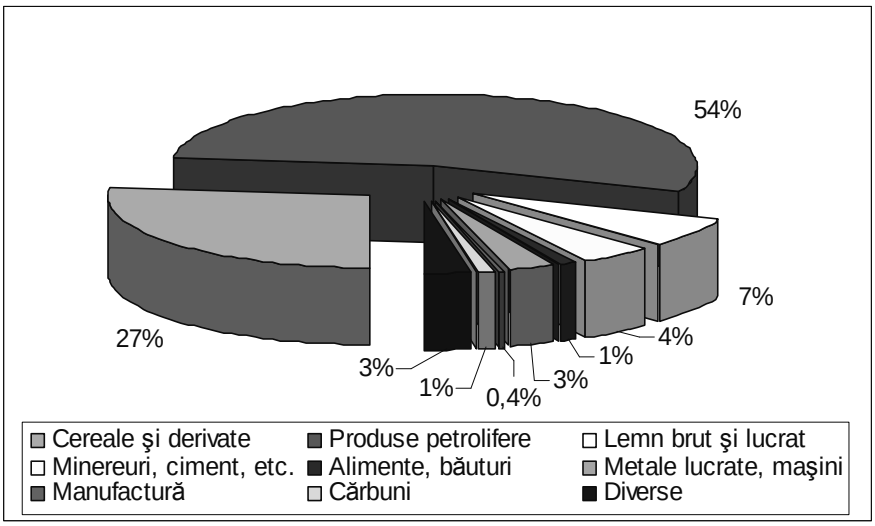
Anii	Export	Import	Tranzit	Cabotaj
1910	45,10	7,77		
1930	52,90	2,98		
1938	62,34	4,51		
1989	24,76	50,04	0,96	24,23
1990	16,95	58,37	1,26	23,41
2000	27,53	26,00	5,91	40,55

Din analiza datelor de mai sus, constatăm că, în prima jumătate de secol, exportul de mărfuri prin porturile româneşti deţine o pondere medie de cca. 50 %, scăzând în cea de-a doua jumătate de secol la cca. 23 %. Acest lucru se explică prin faptul că, în cea de-a doua jumătate a

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

secolului XX, cresc cerințele de import pentru materiile prime necesare industriei româneşti.

Din punct de vedere al structurii traficului pe categorii de mărfuri, în prima jumătate de secol, sunt exportate, în general, produse petroliere şi derivatele sale, lemn brut şi cherestea, cereale, produse animaliere etc. şi sunt importate produsele finite (maşini, unelte, diverse tipuri de uleiuri, produse farmaceutice etc.)[7]. Aceasta se observă şi din următoarea reprezentare grafică:



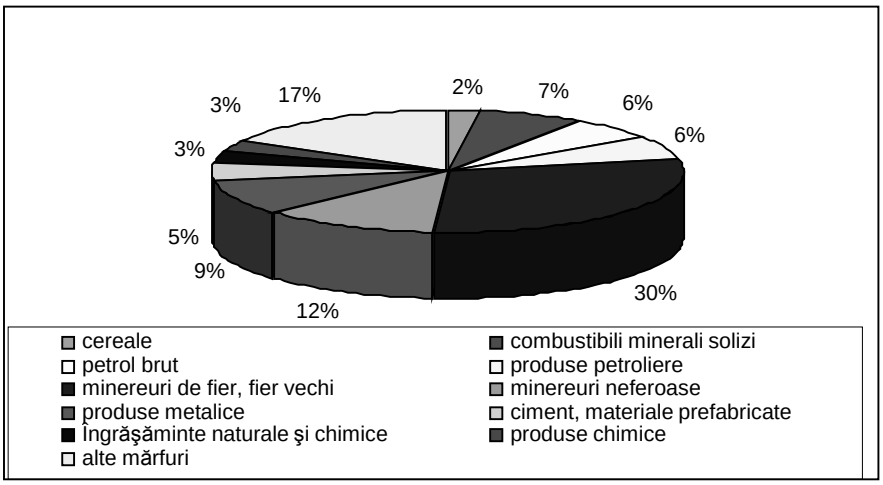
În cea de-a doua jumătate de secol, traficul de mărfuri va fi dominat de importul de produse petroliere, minereuri de fier, cărbuni, bauxită, fosfați. Exporturile sunt axate, în principal, pe produsele chimice, produse lemnoase, laminate, ciment etc., mai puțin în ultimul deceniu, când se produce un fenomen anormal- sporeşte exportul de minereuri de fier şi fier vechi, a cărui pondere, la sfârşitul secolului XX, era de cca. 29,7 % în total trafic portuar de mărfuri şi cca. 13.5% în traficul de mărfuri destinate exportului.[8]

---

[7] *Enciclopedia României*, IV. *Economia Națională, circulație, distribuție şi consum*, Imprimeria Națională, Buc., 1943

[8] *Anuarul Statistic al României*, 2001, p. 442-443

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com



În general, alături de celelalte porturi din Europa, la sfârşitul secolului XX, infrastructura portuară creată de statul român permitea îndeplinirea în condiții optime a principalelor funcții pentru care a fost proiectată. În acest context, reamintim că portul Constanța deținea o poziție importantă între principalele porturi europene, încă din prima jumătate de secol, când, din punct de vedere al volumului de mărfuri operate, se situa după porturile Anvers, Rouen, Le Havre, dar înaintea porturilor Marsilia, Pireu şi Trieste. În cea de-a doua jumătate de secol, portul Constanța continuă să fie cel mai mare port la Marea Neagră şi unul dintre marile *complexe portuare* ale Europei, precum Rotterdam, Hamburg, Marsilia, Le Havre, Genova, Londra, Breman şi Barcelona, care, la începutul mileniului III (2001), înregistrau următoarele valori de trafic: 314,6; 92,4; 92,4; 68,9; 50,2; 50,7; 46,1 şi 31,4 milioane tone. La aceeaşi dată, traficului portului Constanța a fost de 33,80 milioane tone, cu mult sub capacitatea de operare a portului (85 mil tone) şi cu aproape 50 % mai puțin decât în anul 1989, când, prin portul Constanța, au fost operate cca. 62,23 milioane tone marfă[9].

[9] *Compania Națională Administrația Porturilor Maritime,* Constanța, 2001

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com

ROMANIAN HARBOUR INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE 20TH CENT.

Abstract

The paper deals in unitary conception with the general development of Romanian Harbour infrastructure during the 20th century: main works done to develop river and maritime harbour infrastructure, the Romanian harbour operating capacities evolution, harbour merchandise traffic structure and dynamics, determination of the country main maritime harbour position in continental hierarchy, among European Maritime Harbour.

It is worth mentioning that last century Romanian harbour infrastructure development studies rely on publications in this field, on archives data and on own indirect valuation of some indicators.

PDF created with pdfFactory Pro trial version www.pdffactory.com