

REPERE GENERALE ALE INDUSTRIEI NAVALE DIN ROMÂNIA ÎN PERIOADA 1948 - 1989

*dr. Gabriel-Felician CROITORU**

După declararea Republicii Populare Române, noua conducere a țării a acordat o atenție deosebită dezvoltării și modernizării porturilor dunărene, a șantiierelor de construcții și reparații navale și a parcului de nave de mare tonaj, dar lipsa fondurilor a făcut ca procesul de dezvoltare să fie lent pe parcursul următoarelor două decenii. În plus, prioritatea centrală a noii conduceri a fost legată de etatizarea industriei și planificarea activității acesteia, după model sovietic.

Astfel, încă din anul 1946, prin Decretul Lege nr. 383, a fost înființată Direcția Construcțiilor Navale, organism care avea ca atribuții, printre altele, elaborarea cerințelor tehnice pentru navele comerciale, precum și studierea și avizarea proiectelor tehnice și de execuție a navelor, atribuții normale și necesare oricărei societăți de clasificare.

În anul 1948, România avea patru șantiere navale unde se executau lucrări de construcție (Galați, Brăila, Turnu Severin și Oltenița) și alte patru șantiere specializate pe lucrări de reparații navale (Constanța, Tulcea, Giurgiu și Orșova), toate acestea intrând într-o perioadă de reorganizare și utilare. De dimensiuni reduse, cu excepția Șantierului Naval de la Galați, șantierele navale erau adaptate nevoilor flotei românești din acea perioadă, care, în 1950 spre exemplu, era de dimensiuni modeste: flota maritimă dispunea de 10 nave cu o capacitate totală de 32.654 tdw, iar flota fluvială, fără navele de pasageri, dispunea de 33 de remorchere și 241 de nave nepropulsate, cu o capacitate de 219.780 tone¹.

Deși multe din șantierele navale existente în România se aflau în proprietatea statului, prin Legea nr. 119 din 11 iunie 1948 pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi, toate celelalte șantiere navale private, au fost etatizate. Întreaga activitate a acestora a început să fie planificată, în concordanță cu noua orientare politico-economică a țării, fiind parte integrată a Planurilor cincinale de dezvoltare a economiei, după modelul sovietic. Înainte de a trece la planificarea de perspectivă a economiei, au fost adoptate succesiv două Planuri anuale de stat, aferente anilor 1949 și 1950, scopul principal al acestora fiind refacerea economiei românești și transformarea unitară a

*Liga Navală Română – filiala Constanța, e-mail: gabrielfeliciancroitoru1@gmail.com.

¹ Ion A. Manoliu, *Nave și navigație*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 170.

acesteia în economie de stat de tip planificat. Cele două documente cadru amintite au fost urmate de Primul plan cincinal (1951 - 1955), în cadrul căruia construcțiile navale nu au constituit o prioritate majoră².

Pe acest fond, abia după 1950 s-a trecut la comasarea șantierelor navale existente și interconectarea producției acestora, iar statul a alocat fonduri de investiții pentru dotarea și dezvoltarea lor, fiind amenajate noi ateliere în spațiile existente și depuse eforturi pentru reorganizarea fluxurilor tehnologice.

În același timp, noul regim politic a acordat atenție și capitalului uman, adoptând o serie de acte normative care aveau ca țintă principală muncitorii portuari și pe cei din șantierele navale. Astfel, prin Decizia nr. 8.268 din 6 iunie 1949 a Consiliului General al Asigurărilor Sociale de Stat, se stipula că muncitorii din porturi, docuri, cheiuri și șantiere navale devin angajați ai statului, fie ai Administrației Porturilor și Comunicațiilor pe Apă/PCA, fie ai Căilor Ferate Române/CFR, și beneficiază de drepturi și ajutoare bănești în caz de boală, accident, maternitate și deces pe tot timpul anului și nu doar atunci când aceștia se află la lucru. De asemenea, de la 1 aprilie 1949 s-au fixat la nivel național salariile medii pentru muncitorii portuari și navaliști din Constanța, Brăila, Galați și Giurgiu, la 6.000 lei lunar, respectiv 200 lei zilnic, cu 1.200 lei mai mari decât muncitorii din celelalte porturi și șantiere navale³.

După puțin timp, la 13 iulie 1951 a fost adoptată și o Hotărâre a Partidului Muncitoresc Român/ PMR de îmbunătățire a condițiilor de viață în sectorul transporturilor pe apă și al construcțiilor navale. Se urmărea ca aceștia să beneficieze de o creștere a nivelului de trai, care includea și petrecerea unor perioade de concedii de odihnă în stațiunile balneare din țară. Aceste aspecte, alături de blamarea vechiului regim, au fost larg popularizate de propaganda oficială, îndeosebi prin intermediul presei scrise, unde periodic, apăreau o serie de reportaje despre muncitorii navaliști. Printre aceștia s-a aflat și tâmplarul Simion Petrache, de la Atelierele Navale Giurgiu, care într-un astfel de reportaj, declara: „Douăzeci de ani am lucrat la patroni și în asemenea condiții câinești, că m-am îmbolnăvit de reumatism. Ce le păsa însă capitaliștilor de sănătatea noastră, a muncitorilor! Aveau doar zeci de mii de șomeri la îndemână, pe care-i puteau angaja cu un salariu de batjocură. Abia azi am posibilitatea să mă vindec. Anul acesta [n.a.: 1953] vin pentru a doua oară în concediu de odihnă la stațiunea Victoria [n.a.: din jud. Bihor].

² *Dezvoltarea economică a României. 1944-1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 61 și 99.

³ *Muncitorii din porturi au primit cu bucurie legea pentru organizarea muncii în porturi*, în „Scântea”, an XVIII, seria III, nr. 1.516, miercuri, 31 august 1949, p. 2.

Simt că-mi recapăt puterile. Mă voi putea întoarce cu forțe sporite la locul meu de muncă”⁴.

Tot în vederea creșterii nivelului condițiilor de muncă, în unitățile Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor au fost date în folosință cantine proprii, iar de la sfârșitul anului 1961 au fost inaugurate circumscripții medicale proprii, formate din cabinete de stomatologie, medicină internă, radiologie și mică chirurgie⁵.

În același timp, muncitorii români au fost supuși unei ample campanii de propagandă, prin care trebuia demonstrată superioritatea concepției economice și industriei sovietice, exemplul de urmat pentru cele din România. Spre exemplu, în noiembrie 1949, Confederația Generală a Muncii a organizat, la București, Expoziția Industriei Sovietice, muncitorii din diverse zone ale țării fiind încurajați, sub diferite forme, să o viziteze. Astfel, în data de 6 noiembrie, a fost pus la dispoziție un tren special și pentru grupurile de muncitori, inclusiv navaliști, pentru ca aceștia să se poată deplasa către capitala țării și să viziteze expoziția⁶.

Pe aceleași coordonate propagandistice, erau amplu popularizate acțiunile care subliniau înfrățirea dintre muncitori și țărani, un rol de seamă fiind rezervat și navaliștilor din Brăila, Galați, Giurgiu sau Turnu Severin. Spre exemplu, în iunie 1950, în organul principal de presă al PMR, se menționa că „pentru a veni în sprijinul țărănimii muncitoare, Comitetul de Partid de la Șantierul Naval Giurgiu a format o echipă din 23 de tovarăși, printre care sunt mai mulți membri de partid, care au alcătuit un atelier mobil. Echipa s-a deplasat în județ pentru a repara uneltele țărănimii muncitoare, necesare în campania de seceriș, treieriș și dezmiriștit. În satul Ardeleni din plasa Putineiu, muncitorii din atelierul mobil au făcut reparații la 12 pluguri, 6 secerătoare, la grape, seceri și alte unelte”⁷.

În context general, așa cum era normal, noul regim a început dezvoltarea construcțiilor navale și transportului pe apă luând primele măsuri în domeniul învățământului. Astfel, în anul 1951, la Galați, s-a înființat Institutul Mecano-Naval, format din Facultatea de Construcții Navale și cea de Exploatare a Navelor și Porturilor, care în 1953 și-a schimbat denumirea

⁴ *Stațiunea balneară Victoria*, în „Scânteia”, an XXII, nr. 2.695, miercuri, 24 iunie 1953, p. 1.

⁵ *Circumscripții medicale pentru muncitorii din transporturi*, în „Scânteia”, an XXX, nr. 5.247, sâmbătă, 5 august 1961, p. 1.

⁶ *Excursiile C.G.M. pentru vizitarea Expoziției Industriei Sovietice*, în „Scânteia”, an XVIII, seria III, nr. 1.572, vineri, 4 noiembrie 1949, p. 4.

⁷ *Muncitorii care repară unelte duc muncă politică de agitație la sate*, în „Scânteia”, an XIX, seria III, nr. 1.752, miercuri, 7 iunie 1950, p. 2.

în Institutul Tehnic Galați. Aici s-au format primii specialiști în domeniu, care ulterior, au devenit adevărați fermenți de dezvoltare și inovare în domeniul naval.

De asemenea, în anul 1951 și-a început activitatea, la București, Institutul de Proiectări Navale/ IPRONAV, unde, în jurul unui nucleu restrâns de specialiști, cu studii efectuate în țări precum Italia, Franța, Anglia sau Germania, s-au concentrat o serie de ingineri și tehnicieni, majoritatea proveniți din marina militară sau comercială⁸. Ulterior, în anul 1957, odată cu transformarea sa, institutul va fi mutat la Galați.

Pe fondul începerii formării specialiștilor superiori, prin Hotărârea a Comitetului Central al PMR și a Consiliului de Miniștri, au fost adoptate măsuri clare privind ridicarea rolului maiștrilor în producție și reclasificarea acestora, stabilindu-se treptele ierarhice: ajutor de maistru, maistru, maistru cls. I și maistru principal.

În strânsă legătură cu domeniul construcțiilor și reparațiilor navale, s-au mai luat și o serie de măsuri privind organizarea transporturilor pe apă, un moment important în această direcție reprezentându-l înființarea „Navigației maritime și fluviale române (NAVRUM)”, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 368 din februarie 1955.

În același an, activitatea specifică de clasificare a navelor a fost reorganizată prin înființarea unui serviciu special, denumit „Registrul maritim și fluvial”, care funcționa în cadrul Direcției Generale a Navigației Civile. În atribuțiile acestuia intrau avizarea proiectelor tehnice ale navelor, supravegherea construcției și reparării navelor, inspectarea navelor aflate în exploatare, măsurarea tonajului navelor maritime și fluviale și eliberarea tuturor documentelor necesare pentru navigație⁹.

Lipsa fondurilor pentru investiții de anvergură și a dotărilor tehnice superioare făceau ca în șantierele navale românești să fie efectuate majoritar reparații navale și să fie fabricate doar nave de tonaj redus, precum remorhere maritime cu motoare Diesel de maxim 1.200 CP, vase pescărești cu corp metalic sau de lemn, tancuri petroliere și șlepuri fluviale cu capacitate de până la 2.000 tone¹⁰. Cu toate acestea, producția generală a șantiierelor navale românești a crescut între anii 1950 și 1956 de 3,5 ori, dezvoltându-se

⁸ Nicolae Margarint, Mircea Paligora, *Industria navală din România*, în *Construcția de motoare, mașini și mijloace de transport. Partea 1*, coordonatori Valeriu V. Jinescu, Ioan Avram, Stelian Necula, Editura AGIR, București, 2018, p. 129.

⁹ Dumitru Lupașcu, *Registrul Naval Român – scurt istoric*, în „Marea Noastră”, revista Ligii Navale Române, serie nouă, an XXXI, nr. 3 (126), iulie-septembrie 2021, p. 40.

¹⁰ *Dezvoltarea economiei R.P.R. pe drumul socialismului (1948 - 1957)*, Editura Academiei, București, 1958, pp. 142-143.

– treptat, dar foarte lent, și capacitatea tehnică a acestora, ceea ce a permis fabricarea unor produse noi pentru România, precum bacurile fluviale autopropulsate¹¹.

Odată cu al doilea Plan cincinal 1956 - 1960, la nivel național a început o dezvoltare industrială ceva mai accelerată, în care au început să se dezvolte noile subramuri ale industriei constructoare de mașini, printre care și cea a construcțiilor navale¹², această linie fiind continuată și în Planul șesenal 1960 - 1965, ca parte a proiectului general de industrializare a țării.

Din punct de vedere al organizării, în anul 1961, șantierele navale au trecut din subordinea Ministerului Transporturilor în cel al Ministerului Construcțiilor de Mașini, devenit prin Decretul Consiliului de Stat nr. 331 din 20 iunie 1963, Ministerului Metalurgiei și Construcțiilor de Mașini. Scopul principal al reorganizării a fost acela al unei mai bune coordonări între construcția de nave, cea de motoare navale și subansamble și industria siderurgică, care asigura tabla necesară construcțiilor și reparațiilor navale. Ministerul avea două mari departamente: al Siderurgiei și al Construcțiilor de Mașini, în cadrul acestora din urmă desfășurându-și activitatea Direcția generală material rulant și construcții navale, în competența căreia erau și șantierele navale.

În cadrul Congresului al III-lea al PMR, ținut în iunie 1960, s-a adoptat Planul șesenal de dezvoltare a economiei naționale și s-a stabilit prioritar „continuarea în ritm susținut a industrializării socialiste, dezvoltându-se cu precădere producția industriei grele, cu pivotul ei – industria constructoare de mașini, în cadrul căreia s-a prevăzut și dezvoltarea construcțiilor de nave maritime și fluviale”¹³.

Efectele deciziilor luate în plan politic în cadrul Congresului al III-lea al PMR s-au reflectat curând și în cel economic, când activitatea de producție de nave fluviale și maritime a fost demarat. Șantierele navale românești au beneficiat de o atenție ceva mai mare din partea autorităților, astfel încât, treptat, s-a trecut de la reparații simple la unele complexe, continuând apoi cu lucrări de construcție de la mici ambarcațiuni la nave de mari dimensiuni sau complexe. Important, în acest context, a fost și preocuparea cumpărării unor patente de motoare din țările vest europene, îndeosebi din Elveția și Germania, preconizându-se, astfel, și dezvoltarea de perspectivă a industriei constructoare de mașini.

¹¹ *Ibidem*, p. 328.

¹² *Dezvoltarea economică a României. 1944 - 1964*, Editura Academiei, București, 1964, p. 99.

¹³ *Dezvoltarea economică a României. 1944-1964*, pp. 113 - 115.

Unul din punctele de cotitură în ceea ce privește accelerarea ritmului industrializării României a fost generat de vizita la București a liderului sovietic Nikita Sergheevici Hrușcirov, în intervalul 18 - 25 iunie 1962, în care acesta a criticat dur conducerea de partid și de stat cu privire la faptul că acestea acordau o atenție din ce în ce mai mare dezvoltării unei industrii naționale. Liderul sovietic a acreditat ideea că în România, industria nu avea nici un fel de perspectivă, iar preocupările liderilor țării ar fi fost de preferat dacă erau direcționate către dezvoltarea agriculturii.

Doi ani mai târziu, în 1964, pe linia enunțată de Nikita Sergheevici Hrușcirov, a fost promovat și un proiect de organizare economică a țărilor comuniste, propus de economistul Emil Borisovici Valev. Planul Valev, așa cum era cunoscut în țările lagărului socialist, dedica României un rol eminentamente agricol, industria având o prezență foarte limitată.

În acest context, liderii României au conștientizat faptul că este necesară o politică economică proprie, chiar dacă aceasta funcționa prioritar în limitele Comunității de Ajutor Economic Reciproc/ CAER, care să fie cât mai puțin dependentă, în principal de economia sovietică. În același timp, s-a conștientizat și necesitatea cooperării economice cu țările din vestul Europei, pe de o parte pentru obținerea de expertiză sau patente în anumite domenii, iar pe de altă parte pentru găsirea unor eventuale piețe de desfacere pentru produsele românești. Iar unul din domeniile prioritare ale acestui curent era industria constructoare de mașini, căreia îi erau subordonate și șantierele navale, apelându-se din ce în ce mai mult la tehnocrați și la specialiști pentru programe naționale de dezvoltare¹⁴.

Deja, conform statisticilor oficiale, volumul producției-marfă din șantierele navele românești (incluzând și reparațiile) au crescut în 1963 față de 1959 cu circa 80%, ponderea navelor nepropulsate, de mică tehnicitate, scăzând foarte mult în ansamblul tonajului producției de nave¹⁵, iar flota fluvială aproape că și-a dublat capacitatea¹⁶.

Efectele deciziilor de ordin politic luate începând cu anul 1962 s-au simțit cu adevărat în perioada de după 1965. De altfel, în intervalul 1966-1970 au fost adoptate o serie de alte decizii de ordin politic și organizatoric, care au stat la baza începerii și ulterior, dezvoltării producției în domeniul construcțiilor navale.

¹⁴ Sorin Turturică, *Interviu cu ing. Ioan Avram, fost ministru al construcțiilor de mașini (1969-1984)*, postat pe <https://www.culoriletrecutului.ro/categorii/diverse/item/99-interviu-cu-ing-ioan-avram-fost-ministru-al-construcțiilor-de-mașini-1969-1984?limit=1&start=2> (accesat în data de 28.01.2022, ora 23.13).

¹⁵ *Industria României. 1944-1964*, p. 466.

¹⁶ *Dezvoltarea economică a României. 1944 - 1964*, p. 131.

Una din primele măsuri vizate de conducerea de stat a fost cea a creșterii, în general, a numărului institutelor de cercetare, care în perioada menționată au crescut de la 216 la 303¹⁷. Pe acest fond, analizând dezvoltarea în perspectivă a industriei navale și a transporturilor pe apă, s-a decis înființarea unei instituții de anvergură pentru proiectare navală. Astfel, în anul 1966, a avut loc reorganizarea activității de proiectare și punerea bazelor cercetării navale prin înființarea Institutului de Cercetare și Proiectare pentru Construcții Navale/ ICEPRONAV din Galați, având la bază experiența serviciilor de proiectare existente în perioada interbelică în șantierul naval românesc, în special a Șantierului Naval Galați, și a IPRONAV București, a cărui activitate a fost preluată de ICEPRONAV Galați. Acesta a devenit cel mai mare și important centru de proiectare, cercetare și inginerie tehnologică pentru construcții navale din România.

De asemenea, în decembrie 1965, prin Decretul nr. 924 s-a înființat Registrul Naval, ca direcție în cadrul Ministerului Transporturilor Auto, Navale și Aeriene, transformat prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 1358 din 3 iunie 1968 în Registrul Naval Român/ RNR, unitate economică cu personalitate juridică, sub îndrumarea Ministerului Transporturilor. Acest organism avea atribuții specifice unei societăți de clasificare: elaborarea de reguli și instrucțiuni privind construcția și clasificarea navelor pe baza programelor de cercetare și dezvoltare; avizarea documentațiilor tehnice de construcție a navelor în conformitate cu aceste reguli și instrucțiuni; supravegherea tehnică și clasificarea pe baza aceluiași reguli și instrucțiuni a construcției, reconstrucției și reparării navelor; supravegherea tehnică și certificarea materialelor și echipamentelor destinate navelor conform respectivelor norme; publicarea periodică a registrului navelor clasificate¹⁸.

Prin urmare, de la 1 iulie 1968, navele maritime și fluviale au început să fie construite sub supravegherea tehnică, clasificarea și certificarea stabilite prin reguli de RNR, ceea ce a constituit o importantă reușită în domeniul construcțiilor navale din România. Acest lucru a fost întărit și de înființarea, în anul 1968, a primelor inspectorate RNR la Constanța, Brăila, Giurgiu și Turnu-Severin, iar în 1969 la Galați și Oltenița¹⁹.

Îmbunătățirea și modernizarea bazei tehnico-materiale a industriei navale, în ansamblul ei, investițiile în cercetare, creșterea numărului de specialiști cu studii superioare au creat premisele proiectării unor nave de complexitate tehnică tot mai ridicată. În paralel, calificarea personalului muncitor, creșterea numărului de maeștri, tehnicieni și ingineri din șantierele

¹⁷ *România în anii socialismului. 1948 - 1978*, Editura Politică, București, 1980, pp. 210-211.

¹⁸ Dumitru Lupașcu, *op. cit.*, pp. 40 - 41.

¹⁹ *Ibidem*, p. 41.

navale, dar și dotările tehnice ale acestora au avut ca efect, printre altele, mărirea productivității, a calității și performanțelor navelor²⁰.

În același timp, creșterea productivității șantierelor navale, inclusiv a celui de la Giurgiu, a fost determinată și de creșterea volumului transporturilor, de necesitatea de modernizare și reînnoire a parcului de nave și existența posibilităților de export, toate acestea decurgând din noua orientare a conducerii de partid. Astfel, încă din martie 1966, în timpul vizitei efectuate în Uniunea Sovietică de conducerea de partid și de stat a României, cu ocazia desfășurării celui de-al XXIII-lea Congres al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice, s-au luat hotărâri referitoare la direcțiile de dezvoltare economică a țării, care să poată sta la baza unei dezvoltări proprii. Printre altele, una din direcțiile de dezvoltare viza extinderea și modernizarea porturilor Constanța și Mangalia, de dezvoltare a industriei construcțiilor navale și dotarea țării cu o flotă maritimă și fluvială puternică²¹.

În mod oficial, noua direcție de dezvoltare a construcțiilor navale românești a fost enunțată oficial de secretarul general al Partidului Comunist Român/ PCR, Nicolae Ceaușescu, care la consfătuirea națională a lucrătorilor din industria construcțiilor de mașini, desfășurată în data de 1 iunie 1966, menționa, în termeni generali, că „în acest cincinal, se vor produce locomotive electrice, locomotive diesel cu transmisiune hidraulică, vagoane moderne de călători și de marfă, aparataje pentru mecanizarea și automatizarea proceselor de exploatare în transportul feroviar și noi tipuri de nave, de tonaj sporit”²².

Direcția de acțiune proclamată de secretarul general a fost reiterată la Congresul al X-lea al PCR, desfășurat între 6 și 12 august 1969, și inclusă în *Raportul final*, în care se precizau elemente mult mai concrete: „Cu privire la dezvoltarea flotei se desprinde necesitatea sporirii substanțiale a gradului de participare a acesteia în transporturile pentru aprovizionarea cu materii prime necesare industriei siderurgice, chimice și petroliere, prin dotarea cu nave de mare capacitate și lucrări de dezvoltare a porturilor. Este necesar ca în viitor (...) să se utilizeze pe scară mai largă căile de transport pe apă, în special

²⁰ Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *Amintiri despre o flotă pierdută. I – Navele românești ale Dunării și Mării*, Telegraf Advertising, Constanța, 2011, pp. 252 - 253.

²¹ Ștefan Andrei, *Din frac în zeghe. Istoriile mele dintr-un pătrar de veac românesc*, Editura Orizonturi, București, 2017, p. 53.

²² *Cuvântare la consfătuirea pe țară a lucrătorilor din industria construcțiilor de mașini, 1 iunie 1966*, în Nicolae Ceaușescu, *România pe drumul desăvârșirii construcției socialiste. Rapoarte, cuvântări, articole: iulie 1965-septembrie 1966*, Editura Politică, București, 1968, p. 446.

transportul pe Dunăre”²³. Schimbările considerabile în activitatea și dotarea flotei comerciale a României erau cu atât mai necesare cu cât în cincinalul 1970-1975 se dorea creșterea volumului comerțului exterior cu 40-50% față de cincinalul anterior.

În 1969, industria navală s-a organizat ca un consorțiu complex, activitatea fiind coordonată de la Galați, de Centrala Industrială Navală/ CIN, al cărui prim director general a fost inginerul Panait Melisaratos. Noua instituție cuprindea șantierele navale, o structură, de cercetare dezvoltare pentru autosuportul progresului acestora, respectiv ICEPRONAV Galați, care era componentă a unui sistem general de entități denumite Institute de Cercetare Științifică și Inginerie Tehnologică/ ICSIT, organisme proprii de aprovizionare și comerț, industria orizontală, învățământ profesional, etc²⁴. CIN a fost creată pentru realizarea programului prioritar naval destinat, în primul rând să acopere economia națională, iar în al doilea rând, să contribuie la sarcinile de export.

Înainte de înființarea Centralei Industriale Navale, au fost captate păreri și opiniile specialiștilor din întreaga țară, printre aceștia regăsindu-se și cei de la Giurgiu. Într-un articol publicat în presa centrală de directorul Șantierului Naval Giurgiu, Lucian Mititelu și de contabilul-șef, Adam Nicolae, aceștia aduceau, din perspectiva șantierului naval giurgiuvean, o serie de argumente privind amplasarea sediului noii instituții și viabilitatea formei de organizare a industriei navale: „În prezent, unitățile colaboratoare sunt răspândite pe sute de kilometri, existând, de-a lungul Dunării nu mai puțin de 6 șantiere navale. În acest condiții, Centrala Industrială poate fi realizată cu o eficiență indiscutabilă pe baza principiului concentrării orizontale. În cazul nostru, specificul producției, amplasarea geografică, raporturile economice și tehnice cu alte întreprinderi etc, permit această concentrare: alegerea aceluia centru industrial aproximativ egal depărtat de unitățile periferice, respectând în acest caz, criteriul amplasării teritoriale (optând pentru orașul București), sau alegerea acelei localități în care-și desfășoară activitatea întreprinderea cu ponderea cea mai mare în producția de nave fluviale. În acest al doilea caz, care ni se pare mai rațional, opinăm pentru orașul Galați. Acesta nu numai că este însuși un mare oraș, cu multiple posibilități de dezvoltare industrială, dar aici își are sediul un puternic institut de proiectare de specialitate, precum și uzina mecanică – unul din principalii furnizori de utilaje necesare acestei industrii. Actuala formă de organizare a

²³ *Congresul al X-lea al Partidului Comunist Român, 6-12 august 1969*, Editura Politică, București, 1969, pp. 614 - 615.

²⁴ Gelu Kahu, *Cuvânt introductiv*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 4/2013, Galați, 2013, p. 5.

industrii navale nu rezolvă pe deplin unele probleme de maximă importanță, cum sunt cele legate de stabilirea optimă a unor planuri de aprovizionare tehnico-materială, folosirea la maximă a capacităților de producție precum și respectarea graficelor de reparații a utilajelor. (...) Cuprinderea celor 6 șantiere navale în aceeași Centrală Industrială va putea crea posibilitatea unei juste dimensionări a capacităților fiecărei unități”²⁵.

Practic, la nivelul anului 1970, flota comercială fluvială a României începuse să se dezvolte, fiind compusă din 61 de remorchere, care însumau o putere a mașinilor de 41.115 CP, 274 șlepuri cu o capacitate totală de 246.320 tdw, 26 tancuri petroliere și 37 nave de pasageri. La rândul său, flota tehnică fluvială era formată din 171 de unități, dintre care 24 remorchere, 6 șalupe-remorcher, 7 pilotine, 12 șalupe pentru studii și lucrări, 13 drăgi, 13 șlepuri. La acestea se adăuga și flota auxiliară, care însuma 167 nave: 11 remorchere de 2.000 CP, 108 pontoane, 17 tancuri depozit, 6 drăgi balastiere și 17 macarale plutitoare²⁶.

În data de 25 noiembrie 1970, a avut loc la București ședința comună a Comitetului Central al PCR și a Consiliului de Miniștri, care, în urma analizei costurilor transporturilor navale și a posibilității creșterii în următorul deceniu a volumului de transport de materii prime și materiale, a stabilit modalitățile de sporire a producției de nave construite în România. La nivelul anului 1970, gradul de participare cu flota proprie la transporturile mărfurilor (import-export) necesare economiei naționale era de doar 25% față de 60-70% în țările dezvoltate. Pentru recuperarea acestui decalaj, în 1975 urma să se construiască în țară de 2,4 ori mai mult decât în 1970 și în 1980 de circa 2 ori față de nivelul anului 1975, pentru a se ajunge ca majoritatea navelor necesare dotării flotei comerciale românești, fluviale și maritime, să fie executate în șantierele navale din România²⁷.

Peste puțin timp, la 23 iulie 1971, secretarul general al PCR, Nicolae Ceaușescu, a participat la o ședință, la Constanța, care a avut ca principal subiect dezvoltarea portului și a Șantierului Naval Constanța. Alături de acesta, au mai participat miniștrii Industriei Construcțiilor de Mașini, Transporturilor și Telecomunicațiilor, și Industriei Chimice, precum și directorii Institutului de Proiectări de Întreprinderi Constructoare de Mașini

²⁵ Lucian Mititelu, Adam Nicolae, *Centrala Industrială fructifică mai bine capacitățile de producție*, în „Scînteia tineretului”, an XXIII, seria II, nr. 5.763, vineri, 1 decembrie 1967, pp. 1 - 3.

²⁶ Ion Miulescu, Ioan Cîmpian, *Teoria navei*, Editura Militară, București, 1973, p. 35.

²⁷ Nicolae Orac, *Șantierul Naval Constanța – furnizor principal de construcții și reparații de nave pentru flota națională*, în *Flota Maritimă Comercială Română între tradiție și actualitate*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2011, p. 339.

București, Centralei Industrial Navale Galați, ICEPRONAV Galați și Institutului de Proiectări în Transporturi și Telecomunicații București²⁸.

În cadrul întâlnirii, s-a dispus asimilarea în țară a motoarelor mari pentru nave și specializarea șantierelor navale pe tipuri și mărimi posibile de nave ce se vor construi la Galați, Brăila Oltenița, Turnu Severin și Giurgiu. Astfel, Șantierul Naval Constanța²⁹ trebuia să execute nave până la 100.000-150.000 tdw, Șantierul Naval Mangalia, nave până la 100.000 tdw, Șantierul Naval Galați nave până la 50.000 tdw, Șantierul Naval Brăila și Șantierul Naval Tulcea, nave până la 10.000-15.000 tdw, Șantierele Navale Turnu Severin, Giurgiu și Oltenița, nave fluviale propulsate și nepropulsate și nave maritime de până la 3.000 tdw³⁰.

S-au pus astfel, bazele unui Plan național de dezvoltare a capacităților industriale și de producție pentru navele maritime și fluviale, cunoscut drept *Programul naval special*, avându-se în vedere atât creșterea calitativă și cantitativă a flotei naționale, dar și dezvoltarea rețelei portuare și a industriei pe orizontală (domeniile electrotehnicii, chimiei, materialelor de construcții etc).

În acest context, ca urmare a hotărârilor luate în plan politic, în plan economic a fost impus ca principal reper de planificare realizarea programului prioritar de dezvoltare a producției de nave pentru perioada 1971-1980. Prin urmare, ca primă fază a acestuia și în baza hotărârilor luate în cadrul Congresului PCR, la 1 februarie 1972, Comitetul Executiv al Comitetului Central al PCR a adoptat „Programul de dezvoltare a transporturilor feroviare, auto și navale pentru perioada 1971-1975”, care prevedea detalii legate de producție, dezvoltare, importuri și exporturi de materiale și unități finite³¹.

Acesta a fost urmat de un al program prioritar de dezvoltare a producției de nave, dedicat perioadei 1975-1980, care ca și cel precedent, viza măsuri de creștere a producției de nave, fiind dublat de un program de investiții pentru dezvoltarea și modernizarea șantierelor navale și crearea de noi capacități.

Periodic erau organizate ședințe de lucru ale Comitetului Central al PCR cu Centrele de Construcții Navale din cadrul Ministerului Industriei

²⁸ *Ibidem*, pp. 340 - 341.

²⁹ Pentru etapele de dezvoltare ale Șantierului Naval Constanța, a se vedea Nicolae Orac, *Șantierul Naval Constanța. File de istorie, oameni și fapte (1862 – 1892 - 2017)*, Editura AGIR, București, 2020, passim.

³⁰ Vasile Lăcătuș, *Inginer Panait Melisaratos – biografie*, în „Caietele Colocviilor constructorilor de nave”, nr. 1/2011, Editura AXIS LIBRI, Galați, 2012, p. 37.

³¹ *Epoca Nicolae Ceaușescu. Cronologie istorică*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988, pp. 80 - 81.

Construcțiilor de Mașini, cu privire la dezvoltarea programului de construcții navale și stadiul îndeplinirii sarcinilor și măsurilor, evoluția porturilor, indicatorii de trafic, etc.

Aceste programe de investiții, înzestrare și producție ce viza construcțiile navale erau raportate la planurile cincinalele stabilite prin Decrete ale Consiliului de Stat, scopul urmărit fiind acela al dezvoltării etapizate a industriei navale din România. În funcție de particularități, au fost adoptate planuri separate de dezvoltare și tehnologizare pentru fiecare șantier naval din țară.

În paralel, au fost lansate programele navale speciale și prioritare, adoptate ca politică de stat prin Directive ale Congreselor PCR. Spre exemplu, unul din cele mai importante a fost Programul din 1981-1985 privind creșterea flotei comerciale de transport mărfuri și atingerea la finele anului 1985 a unui grad de participare de 72% în transportul volumului de mărfuri, cu nave construite în șantierele navale din țară.

De asemenea, Programul de reducere a importului de echipamente și asimilarea întregului necesar de bază materială care să asigure producția de nave și echiparea tonajului stabilit, cu produse fabricate în industria orizontală, bazat pe Ordinul nr. 39 din 1983, care cuprindea echipamentele supuse asimilării în țară și termenele de realizare pentru toată industria de profil și Centralele Industriale din România.

Au mai existat și programe de introducere, modernizare și extindere a tehnologiilor noi, toate acestea având ca scop eficientizarea semnificativă a productivității muncii, reducerea costurilor și duratelor de fabricație și la îmbunătățirea performanțelor de exploatare a navelor.

Similar, Programul de dotare a flotei românești, pentru perioada 1986-1990, care preconiza construirea și livrarea în șantierele navale din structura CIN a circa 140 de nave noi, cu un tonaj însumat de circa 3,53 milioane tdw³².

Deși în perioada interbelică, România ajunsese la un nivel de dezvoltare rezonabil, nu se poate vorbi de o industrie navală propriu-zisă. Aceasta se va dezvolta și va atinge apogeul în timpul regimului comunist, care din necesități economice, a știut să fixeze reperatele dezvoltării sale pe termen mediu și lung, mergând în paralel cu mai multe domenii. Planificarea strictă și organizarea producției în conformitate cu principiile economiei de stat, investițiile etapizate în dezvoltarea șantierele navale, îmbunătățirea condițiilor de viață și muncă în sectorul transporturilor pe apă și al construcțiilor navale, dezvoltarea calculată a învățământului tehnic în domeniul construcțiilor navale și transportului pe apă, încurajarea domeniului

³² Nicolae Margarint, Mircea Paligora, *op. cit.*, p. 141.

proiectării de nave și organizarea unitară a activităților de clasificare a navelor au constituit adevărați piloni de dezvoltare într-un domeniu în care România aproape că nu exista. De asemenea, organizarea industriei navale ca un consorțiu complex, sub forma Centralei Industriale Navale a reprezentat un uriaș salt în dezvoltarea acestei ramuri economice.

Toate acestea au făcut ca drumul parcurs de industria navală românească de la Al Doilea Război Mondial până în 1990 să fie uriaș. Semnificativ este faptul că dacă în 1948, construirea unui șlep de 1.000 tone reprezenta o provocare, în anul 1989, România construia în cele 8 șantiere navale de la sute de tipuri de nave fluviale și maritime de până la 150.000 tdw până la platforme de foraj maritim. Practic, din țară importatoare de nave și de motoare navale, România se transformase în țară exportatoare de nave maritime și fluviale, complet echipate, către țări precum Albania, Bulgaria, Cehoslovacia, China, Egipt, Grecia, India, Iugoslavia, Israel, Norvegia, Polonia, Tanzania, URSS, Vietnam etc.

Acestea reprezentau repere ale unei gândiri economice aplicate, coerente și profesioniste, în care se reflecta suveranitatea politică și independența economică a țării, care au făcut ca, la un anumit moment, România să conteze pe harta europeană și a lumii.

GENERAL LANDMARKS IN THE HISTORY OF NAVAL INDUSTRY IN ROMANIA 1948 - 1989

-abstract-

Key Words: Giurgiu, shipyards, Tulcea, Romanian Communist Party, CAER.

This study details the evolution of the naval industry in Romania during the communist rule. Through several 5 years plans, the development of this sector was spectacular. In 1989 Romania built hundreds of ships in several shipyards.