

OBIECTIVELE BIROULUI ECONOMIC FRANCEZ PENTRU NAVIGAȚIA PE DUNĂRE ȘI MAREA NEAGRĂ LA FINALUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

*Conf.univ.dr. Mariana COJOC**

Aspecte ale comerțului exterior al României

În istoriografia decupării periodizării cronologiei interbelice, anii 1919 – 1921 au fost încadrați în așa-numita „perioadă de tranziție” când, la nivel mondial, prin stabilirea noului cadru politic internațional, s-a trecut la adaptarea economiei din timpul războiului la noile condiții ale păcii.

În vederea organizării unitare a economiei României, începând cu luna ianuarie a anului 1919, în cadrul Ministerului Industriei și Comerțului a funcționat Direcția Generală a Comerțului (cu două secții: una pentru import, cealaltă pentru export¹), în martie 1919 a fost creat Consiliul Superior al Economiei Naționale, alcătuit din reprezentanți ai Ministerului Industriei și Comerțului, ai Ministerului de Finanțe, ai Ministerului de Război, ai Băncii Naționale, ai Uniunii Generale a Industriașilor și ai Uniunii Centrale a Sindicatelor Agricole (și-a încheiat existența în 1926). Totodată, s-a încercat constituirea unor alte organisme economice coordonatoare, cum ar fi în 1921 – Consiliul Economiei Naționale sau în 1923 – Oficiul Special al Economiei Naționale². De asemenea, tarifele vamale adoptate de țara noastră în această perioadă au fost în concordanță cu măsurile protecționiste practicate în cadrul comerțului general. Tariful vamal din iulie 1921 a multiplicat taxele la import cu un coeficient de 5, încercându-se o reducere a importurilor de produse industriale. Noul tarif vamal, adoptat la 1 august 1924, al cărui principal autor a fost Vintilă Brătianu, care s-a încadrat, de altfel, în politica liberală „prin noi înșine”, ca și cel din 26 martie 1926,

* Universitatea „Ovidius”, Constanța.

Aspecte ale materialului au fost abordate în Mariana Cojoc, *Unele documente franceze referitoare la interesele economice germane la Marea Neagră în preajma Primului Război Mondial*, în *Germanii dobrogeni – Istorie și civilizație*, coordonatori: prof.univ.dr. Valentin Ciorbea, Dr. Corina-Mihaela Apostoleanu, Dr. Olga Kaiter, Ediția a II-a revăzută și adăugită, Constanța, Editura Ex Ponto, 2014, pp. 236-242; Mariana Cojoc, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța (1878-1939)*, vol. 114 în *Colecția Români în istoria universală. The Romanians in World History*, Academia Română, București, Editura Cartea Universitară, 2006.

¹ „Monitorul Oficial”, nr. 162 din 20 octombrie 1923. Prin Decizia Ministerială Nr. 64.361/18 octombrie 1923 a fost desființată Comisia de Import-Export.

² Ion Saizu, *Modernizarea României contemporane. Pas și impas*, București, Editura Academiei, 1991, p. 71.

culminând în 1927 cu „tariful Manoilescu”, care a prevăzut taxe vamale superioare cu 50% față de cel minimal țărilor ce nu acordau *clauzanațiunii celei mai favorizate* și tariful minimal, au avut, de altfel, certe caracteristici protecționiste³.

Balanța comercială a României, trei ani consecutiv – 1919, 1920 și 1921 a fost negativă: - 3.658 milioane lei în 1919, -3.532 milioane lei în 1920 și -3.882 milioane lei în anul 1921. Anul 1921 a înregistrat, pe plan mondial, criza reconversiunii, de o deosebită amploare în Marea Britanie, când exporturile au cunoscut o scădere bruscă. Următorii trei ani balanța comercială a României a fost activă pentru ca, în 1925 (depresia monetară externă), să se înregistreze din nou un deficit de 786 milioane lei. În ceea ce privește *exporturile*, se poate observa cu ușurință un control strict al statului manifestat cu pregnanță la finele conflagrației mondiale (taxe la export și un comision de 2% asupra valorii exportului și importului) prin Direcția Generală a Comerțului, ce emitea autorizații de export, până în mai 1920, prin impunerea comerțului în compensație, asigurându-se produsele de primă necesitate (în iunie 1919 au fost introduse taxe de export la produsele agricole). Dacă în 1919 valoarea produselor exportate a fost de 104 milioane lei, în 1922 s-a ajuns la 14.039 milioane lei, un salt destul de mare înregistrându-se anul următor, și-anume, 24.594 milioane lei. După anul 1925, când a fost abandonată politica revalorizării, mizându-se pe ideea stabilizării, volumul produselor importate l-a depășit pe cel exportat de România.

Principalele produse românești care erau destinate *exportului* au fost cele *petroliere, cerealele, lemnul, animalele vii, legumele și semințele precum și produse alimentare și animaliere*⁴. Totuși, imediat după încheierea războiului, în 1919 România a importat aproximativ 230.000 t cereale și peste 18.000 t alte produse alimentare, ajungând ca în 1920 să se exporte 1.031,3 t cereale și leguminoase⁵ (exportul de cereale a înregistrat cote maxime în anii 1923, 1927 și scăderi în 1920, 1925, 1928⁶). Mult mai târziu, abia în 1929, produsele petroliere au întrecut cu 2,3% procentul de export al cerealelor. Acest lucru a fost posibil și datorită faptului că în anul 1918 funcționa în România o singură conductă petroliferă cu două linii spre

³ I. Ciupercă, *Opoziție și putere în România anilor 1922-1928*, Iași, Editura Universității „Al. I. Cuza”, 1994.

⁴ „Anuarul statistic al României”, 1927, București, Imprimeria Statului, pp. 179-181.

⁵ Ioan Scurtu, Gheorghe Buzatu, *Istoria românilor în secolul XX*, București, Editura Paideia, 1999, p. 93.

⁶ Virgil Madgearu, *Conférence Permanente des Hautes Études Internationales XII^{ème} Session 1939, Conférence Générale d'Études sur les politiques économiques et la Paix, La politique économique extérieure de la Roumanie (1927-1938)*, pp. 6-7.

Dunăre. Abia în a doua jumătate a anului 1919 a fost dată în folosință o conductă spre portul Constanța, în timp ce podul de peste Dunăre a reintrat în funcțiune în anul 1922⁷. De asemenea, sub regimul Legii minelor din 4 iulie 1924, sporul producției petroliere a depășit de cca 2,5 ori mai mult nivelul anului 1924⁸. În aceeași perioadă postbelică, o creștere substanțială a înregistrat și exportul lemnului, cantitățile scăzând după 1927, odată cu accentuarea concurenței produselor rusești (în 1925 din valoarea totală a exportului României, 21,9% era deținut de exportul lemnului)⁹. Principalele articole *importate* după 1919 au fost cele *finite* (87,6%), urmate de *alimente* (10,4%), *materii prime și semifabricate*, volumul importului rămânând până în 1926 la un nivel ridicat și constant¹⁰.

Pe plan extern au fost încheiate convenții sau acorduri comerciale pe termen scurt, cu caracter provizoriu, în aprilie 1921 fiind abrogate 10 convenții comerciale și-anume cele cu Olanda, Spania, Norvegia, Italia, Elveția, Danemarca, Suedia, Belgia, Marea Britanie sau Grecia. Comparativ cu situația antebelică, partenerii comerciali ai României, atât la import cât și la export, s-au modificat, Marea Britanie și Franța fiind acum principalii parteneri comerciali dar și importanți creditori. Astfel, la export, în anul 1919, Ungaria era urmată de Cehoslovacia și Iugoslavia, în 1921 primele locuri erau ocupate de Marea Britanie și Italia, în timp ce produsele importate din Statele Unite ale Americii în 1919 erau concurate de cele provenind din Marea Britanie sau Turcia (în 1920 – Marea Britanie, Austria, Cehoslovacia, 1921 – Austria, Cehoslovacia, Germania).

Poziția privilegiată a S.U.A. în cadrul importurilor României imediat după război, s-a datorat îndeosebi produselor alimentare și cerealelor aduse în țară, în special pe ruta maritimă¹¹. De asemenea, tot atunci Ungaria a deținut un loc important în rândul țărilor importatoare de produse românești,

⁷ Pentru detalii Gheorghe Buzatu, *România și trusturile petroliere internaționale până la 1929*, Iași, Editura Junimea, 1981, pp. 74-76; Idem, *O istorie a petrolului românesc*, București, Editura Enciclopedică, 1998, pp. 86-87, 199. Producția de petrol a României a fost în anul 1919 de 920.488 t, în 1920 – 1.034.138 t, 1921 – 1.163.315 t, în 1921 – 1.163.315 t, 1922 – 1.365.830 t, 1923 – 1.515.658 t, 1924 – 1.851.303 t, 1928 – 4.282.000 t. La rândul său, exportul de petrol al României s-a situat la nivelul următoarelor cifre: 1919 – 44.014 t, 1920 – 249.097 t, 1921 – 377.328 t, 1922 – 435.526 t, 1923 – 416.025 t, 1924 – 437.915 t, 1928 – 2.351.000 t.

⁸ Idem, *O istorie a petrolului...*, p. 197.

⁹ *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 479.

¹⁰ „Anuarul statistic al României”, 1927, București, Imprimeria Statului, pp. 179-181.

¹¹ Ing. Cristea Niculescu, *Memoriu asupra relațiilor noastre economice cu Statele Unite*, București, Tipografia Gutenberg, Societate Anonimă, 1920, pp. 20-22.

lemnul găsind aici piață de desfacere¹². Marea Britanie, Franța sau Italia au ocupat locuri importante în exportul românesc, alături de Austria sau Cehoslovacia.

De la Biroul Economic Francez la Oficiul Comercial Francez în România. Context și implementare

Încă de la finalul sec. XIX, în anii premergători declanșării primei conflagrații mondiale și, îndeosebi, în timpul acesteia, reprezentanții diplomației franceze în România dar și oficiali ai diverselor instituții franceze de specialitate au elaborat o serie de documente ce au avut drept obiectiv analiza situației economice a statului român în condițiile în care Germania și Austro-Ungaria dețineau pe această dimensiune, procente avantajoase. Documentele la care fac referire sunt din Arhivele Naționale Franceze, fondul Ministerul Industriei și Comerțului (F. 12, pachet 111) și din Arhivele Diplomatice ale Ministerului de Externe din Franța (Europe 1918-1929; Roumanie; Relation Commerciales Internationales, Relations et conventions commerciales franco – roumaine; Directions des Affaires Politiques et Commerciales). Acestea au fost trimise de la București (rapoarte ale atașărilor comerciale pentru zona Balcanică¹³), Galați, de la Constanța (rapoartele viceconsulilor francezi), de la Marsilia (rapoartele președintelui Camerei de Comerț din Marsilia¹⁴) către ministrul francez al Comerțului, Industriei, Poștelor și Telegrafului, toate documentele analizate punctând starea comerțului exterior românesc, de cele mai multe ori, realizându-se situații comparative pe acest important segment economic cu Germania, Austro-Ungaria și Franța dar și cu Marea Britanie și Italia.

La 13 iunie 1900, Delcassé, ministrul de Externe al Franței era informat, prin rapoartele primite din România, despre „impunerea” Germaniei și Austro-Ungariei în cadrul comerțului exterior din zona analizată în prezentul studiu¹⁵. Trei ani mai târziu, viceconsulul francez de la Constanța, Delagé, în raportul trimis în țară, citat de „Monitor Officiel du Commerce” din Paris, ajungea la concluzia că Germania a făcut progrese serioase în România, mișcarea sa comercială intensificându-se progresiv, Constanța fiind considerată, de către diplomatul francez un mic oraș-port¹⁶.

¹² *Enciclopedia...*, vol. IV, p. 400. Între anii 1922-1923, peste 40% din exportul total al lemnului mergea în Ungaria, balanța comercială dintre cele două țări fiind favorabilă României.

¹³ Arhivele Naționale Istorice Centrale (A.N.I.C.), fond Microfilme Franța, r. 67, c. 513-514.

¹⁴ *Ibidem*, c. 388-391.

¹⁵ *Documents Diplomatiques Français (1871-1914)*, I-e serie, 1871-1900, Tome XVI (18 noiembrie 1899-30 decembrie 1900), pp. 273-275.

¹⁶ A.N.I.C., Microfilme Franța, r. 61, c. 47. Raportul din 18 mai 1903.

De asemenea, Delagé a subliniat preponderența capitalului german prin achiziționarea terenurilor petroliere românești, pătrunderea pe piața financiară românească, multe bănci având sucursale în marile porturi Brăila, Galați, Constanța¹⁷, compania *Deutsche Levant Line* deservind regulat porturile dunărene și maritime românești, în legătură directă cu trenurile rapide din acea vreme ce asigurau legătura dintre Berlin, București, Constanța, Istanbul. Mai mult decât atât, considera Delangé, „limba germană face și ea mari progrese și încetul cu încetul România se obișnuiește cu obiceiurile germane, încercându-se, astfel, germanizarea României, cel puțin pe cale comercială”¹⁸.

Toate rapoartele menționate au făcut obiectul așa numitelor *Dosare Comerciale privind România* publicate de către *Oficiul Național al Comerțului Exterior* din cadrul ministerului amintit. În anul 1914 a fost publicat un raport despre România cu 166 pagini și 26 de ilustrații ce a avut la bază o documentație solidă bazată pe analize ale situațiilor agricole, financiare, comerciale și industriale, documentul fiind semnat de atașatului comercial francez pentru problemele Levantului, M.M. Lefeuvre-Meaulle¹⁹.

În fapt, așa cum apare menționat în documentele elaborate de Office National du Commerce Extérieur (documente atât din Arhiva Națională a Franței cât și din Arhiva Ministerului de Externe Francez²⁰), în timpul Primului Război Mondial, dar și la finalul său, acest spațiu, zona dunăreană și, de aici, zona pontică, erau definite drept zone de *preluat (aprendre)/de desfășurare* pentru comerțul francez. Această analiză amănunțită a Parisului avea, însă, drept obiectiv „depistarea” strategiilor elaborate și practicate de Germania și Austro-Ungariei în ceea ce privește impunerea sa în spațiul lărgit al Mării Negre.

Relevantă a fost în iulie 1918, poziția discursivă a ministrului de Externe francez, S. Pichon, care a accentuat faptul că România „se va oferi

¹⁷ *Encyclopedia Universalis*, corpus 20, Paris, 1992, p. 298.

¹⁸ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța”, An XIV, Nr. 7/1 iulie 1904, p. 6; *Enciclopedia României*, vol. IV. *Economia Națională, circulație, distribuție și consum*, București, Imprimeria Națională, 1943, p. 466. Germania deținea în 1883 un procent de 11,3% din totalul importurilor României, în 1902-28,3%, ajungând în 1912 la 37,7%. Exportul țării noastre pe piața germană reprezenta în 1882-2,3%, iar în 1912-6,6%.

¹⁹ A.N.I.C., r.61, c. 435-440. Office National du Commerce Extérieur, Dossier Commerciaux, Roumanie, Concurrence aux produits allemands et austro-hungroise; Le commerce de la Roumanie avec l'Allemagne et Austro-Hongrie. Place à prendre par le commerce français din 10 martie 1917; vezi și raportul din 9 ianuarie 1915.

²⁰ Archive Diplomatiques du France. Ministère des Affaires Étrangères (A.D.M.A.E.), fond Relations Commerciales Internationales, 1916-1940, Roumanie, série Directions des Affaires Politiques et Commerciales, vol. 97, ff. 4-20.

cât se poate de natural influenței și acțiunii economice a Franței după terminarea războiului”²¹.

În consecință, în ianuarie 1919 a fost creat la București, în strânsă legătură cu Statul Major al Armatei Franceze, în fapt, cu generalul Berthelot care a furnizat personal - Birou Economic Francez (B.E.F.) pentru rezolvarea, alături de Comisia Interaliată Economică și autoritățile române, problemelor de aprovizionare a României. O altă atribuțiune a Biroului era de „a lua măsuri pentru a elibera țara (România-n.n.) de sub influența economică a statelor din Centrul Europei, prin dezvoltarea legăturilor sale cu țările aliate”²², precum și de a permite industriei și comerțului francez să ocupe pe piața românească locul deținut înainte de declanșarea războiului, de Germania²³. Imediat după organizare, Biroul a realizat o statistică generală referitoare la resursele României, urmărindu-se posibilitățile de implicare a Franței în comerțul exterior românesc. B.E.F. a fost organizat în 12 secțiuni, *secțiunea 1 – comerț, 2 – industrie, 3 – mine, 4 – lucrări publice, 5 – transporturi, 6 – agricultură, 7 – finanțe, 8 – interese franceze; 9 – învățământ, 10 – refacere economică, 11 – aprovizionarea francezilor din România, 12 – serviciul de organizare internă*²⁴. *Secțiunea 3 – mine* cuprindea două subsecții, prima dintre ele vizând doar petrolul românesc, *secțiunea 4* avea în vedere *porturile* iar *secțiunea 5* cu *subsecțiunea B, transporturile maritime și fluviale*. Centre ale B.E.F. au fost deschise la Brăila, Ploiești, Craiova, Iași, Brașov, Arad, Sibiu, Cluj, Timișoara dar și Odessa (Biroul avea în vedere și Rusia). La rândul său, Secțiunea Comercială a B.C.F. își propunea orientarea imediată a comerțului românesc spre Franța deoarece „le peupleroumainquiattend des Francais le revitaillement du pays”²⁵.

Prin subsecțiune *studii comerciale*, se avea în vedere analiza modalităților de export a propriilor produse pe piața românească, o atenție specială acordându-se *porturilor și căilor de navigație*. Detaliat, *transporturile maritime și fluviale* au făcut obiectul *subsecției B* din cadrul *secțiunii lucrărilor publice* în legătură directă cu Biroul Naval al Statului Major al Marinei Franceze. Cargoul *Milcovul* a fost preluat de B.E.F., guvernul României promițând că pe toate navele țării vor fi rezervate spații pentru mărfurile franceze aduse în România. De asemenea, urma să se

²¹ Idem, *Europe 1918-1929, Roumanie*, Vol. 31, ff. 59-60.

²² Arhivele Naționale Constanța (A.N.C.), fond Primăria Constanța, dosar 29/1919, f. 56.

²³ A.D.M.A.E., *Relations et Conventions Commerciales Franco-Roumaine. Négociations, Roumanie*, Vol. 98, f. 9. Raport No. 21 dans 21 janvier 1921 sur l'organisation du Bureau Économique.

²⁴ *Ibidem*, ff. 6-7.

²⁵ *Ibidem*, f. 10.

alcătuiască un program al transporturilor maritime franceze pentru Marea Neagră, program ce urma a fi prezentat companiilor de navigație și agențiilor de expediție. O altă problemă ce a interesat B.E.F. a fost și aceea a transporturilor fluviale și navigația pe Dunăre, dar și pe Nistru, Prut sau Olt. Totodată s-a avut în vedere și analiza situației docurilor, magaziiilor de depozitare, a construcțiilor portuare maritime și fluviale sau „les grands projets d’extension de la navigation fluviale par la canalisation de diverses rivières, canaux et de la création de nouveaux canaux Rhin – Danube – Mer Noire”²⁶. Încă din 7 februarie 1919, St. Aulaire a propus transformarea Biroului într-un Oficiu Comercial, fapt subliniat de altfel, și de Ministerul Comerțului, Industriei, Poștelor și Telegrafului francez în raportul său din 18 martie 1919 către Ministerul Afacerilor Străine. Astfel de oficii funcționau deja la Zürich sau Londra, la conducerea oficiului din România fiind propus M. Vuccino, agent consular al Franței la Brăila, alături de Blondel, L. Dreyfus, Belloy, Roux, Landec și Fraissinet, armator particular la Marsilia, ale cărui nave ajungeau și la Constanța²⁷.

Oficiul Comercial Francez în România (O.C.F.E.R.) aflat sub patronajul Ministerului Afacerilor Străine al Franței a fost creat în iunie 1919, având un sediu la București, iar altul în cadrul Oficiului Național al Comerțului Exterior al Franței, cu legături la Sibiu, Timișoara, Cernăuți. Printre obiectivele sale se număra și procurarea rapidă a tuturor informațiilor de natură comercială despre România: transporturi, credit, legislație în vederea plasării produselor franceze²⁸ prin desfășurarea unui adevărat *program de propagandă economică* (tipărirea unui buletin economic și a unei reviste tehnice). O lună mai târziu, Secțiunea Comunicații din cadrul Consiliului Suprem Economic a transmis generalului Gassouin, directorul general al Transporturilor Militare, un raport despre situația generală a României, accentul căzând pe rolul navigației fluviale și maritime precum și importanța porturilor²⁹. Zona cuprinsă între Brăila până la vărsarea Dunării a fost considerată o cale navigabilă favorabilă pătrunderii spre Basarabia, Dobrogea și Moldova în timp ce porțiunea dintre Turnu Severin și Brăila a

²⁶*Ibidem*, f. 17.

²⁷*Ibidem*, f. 25.

²⁸*Ibidem*, ff. 18-20. Raportul nr. 963 din 22 mai 1919. Bureau d’Études de l’Information Diplomatique. Informations Économiques. Bulletin consacré à la Roumanie. *La marche Roumaine*, „Corriere Economico”, 15 mai 1919.

²⁹*Ibidem*, Relations Commerciales Internationales 1916 – 1940, Roumanie, Directions des Affaires Politiques et Commerciales, Dossier Général, vol. 97, f. 77. Nota nr. 1 din 12 iunie 1919.

fost privită ca o zonă de acces spre România occidentală, Bulgaria, Serbia și Transilvania. Erau preferate porturile dunărene ale României datorită existenței legăturilor pe căile ferate între: Galați – Brăila – Fetești – Cernavodă – Călărași – Oltenița – Giurgiu – Zimnicea – Turnu Severin – Turnu Măgurele – Corabia – Calafat – Turnu Severin. Pentru Bulgaria importantă erau legăturile Rusciuk – Șiștov – Somova – Lom – Vidin iar pentru Serbia – Radejevat – Prahovo – Dubravita – Semederevo – Belgrad. O altă porțiune a Dunării, cea cuprinsă între Turnu Severin și Ulm era considerată un culoar favorabil pătrunderii spre Ungaria, Cehoslovacia, Austria, Bavaria, Iugoslavia.

Analizând fiecare porțiune fluvială, nu putea scăpa interesului Franței și calea maritimă, văzută ca o posibilitate de a introduce produsele metalurgice și chimice proprii în România, prin porturile Constanța și Galați. Dezavantajul era dat de faptul că drumul din Franța la Constanța era extrem de lung. Cu toate acestea, era singura cale acceptată la momentul respectiv de diplomația parisiiană, în condițiile în care cealaltă cale, Rhin – Mein – canalul Ludwig – Dunăre, era destul de complicată datorită faptului că:

- expeditorii nu puteau fi prezenți la fiecare transbordare a mărfurilor,
- porturile acestei rute erau considerate încă inamice,
- un redus trafic dunărean.

Soluțiile pentru dezvoltarea unei legături comerciale pe calea apei cu statele Europei Centrale și de Sud-Est erau văzute de Paris prin crearea unei comisii internaționale de control la Dunăre, dezvoltarea porturilor sârbești la Marea Adriatică, dezvoltarea portului Salonic, ameliorarea condițiilor de navigație în zona Porților de Fier sau lărgirea canalului Ludwig.

La toate acestea se adăuga și ruta maritimă Marsilia – Constanța, Franța considerând România ca o posibilă piață deosebit de importantă de desfacere a produselor sale. O altă problemă sensibilă a diplomației parisiene a vizat creșterea numărului companiilor proprii de navigație, cu linii regulate pentru Dunăre și pentru Marea Neagră, fapt considerat ca o provocare pentru companiile concurente, în special engleze și americane. Atrăgătoare era și ideea unor companii mixte, franco – sârbe sau franco – cehoslovace care să preia locul companiilor vechiului imperiu Austro-Ungar. În ceea ce privește posibilitatea obținerii controlului la Dunărea de Jos printr-o companie de navigație franco – română, acest lucru era văzut ca fiind împiedicat de eforturile energice ale Marii Britanii în zonă.

Totuși, Misiunea Navală Franceză a avut la Dunăre un serviciu propriu comercial care, dezvoltându-se, considera Parisul, putea acapara

micii armatori locali, *Messageries* și *Frayssinet* tatonând și Serviciul Maritim Român³⁰.

Concluzii

Se observă cu ușurință faptul că în rapoartele diplomatice franceze cu referire la „noua piață” conturată de noile state ce se defineau la finalul Primului Război Mondial în zona Dunăre - Marea Neagră, statisticile erau realizate prin comparație cu Germania și Austro-Ungaria pentru perioada de până la 1914 și cu Marea Britanie, Italia și Statele Unite înainte, în timpul și după finalizarea primei conflagrații mondiale. Astfel, întrevederile anglo-franceze de la Paris de la finalul anului 1918, au avut în vedere și analiza situației economiei românești precum și posibilitățile de intensificare a relațiilor româno - engleze și româno - franceze. Potrivit diplomației franceze, punctele ce au interesat în deosebi Londra au fost produsele petroliere, cerealele și stabilirea unei linii de navigație regulată pentru preluarea acestora³¹. Aceasta în condițiile în care trusturile engleze s-au orientat spre acapararea cât mai multor centre de producție petroliferă din lume și anume - Orientul Mijlociu, America Latină, S.U.A. dar și România. În același timp, la Londra, diferite societăți engleze aveau drept obiectiv dezvoltarea relațiilor economice anglo - române, în deosebi pe cale maritimă³².

În anul 1918, generalul Berthelot informa Ministerul de Război despre sosirea unei delegații oficiale engleze condusă de generalul Greenly la București. Delegația s-a interesat atât de problemele industriale ale României dar și de cele comerciale³³. De asemenea, în iunie 1918 prin Telegrama Nr. 1.626 semnată de S. Pichon, ministrul de Externe al Franței, către Legația din Washington era subliniat faptul că: „De acord cu românii înainte de încheierea Tratatului de la București, noi am și studiat mijloacele de a-i ajuta la reconstrucția economică a țării lor. Chiar a luat ființă la Paris un sindicat industrial și financiar, care își propune să centralizeze, la momentul potrivit, eforturile industriei, comerțului și finanțelor noastre pentru a contribui într-un mod superior la această operă. Acest sindicat, în ceea ce-l privește, are intenția de a face apel la cooperarea americană. Concursul Statelor Unite pare într-adevăr indispensabil pentru aprovizionarea României cu materiale și capitalurile de care aceasta va avea

³⁰ *Ibidem*.

³¹ A.D.M.A.E., Relations Commerciales Internationales, Direction des Affaires Politiques 1916-1940, Roumanie, vol. 97, f. 5.

³² *Ibidem*, Europe 1918-1929. Roumanie, vol. 31, f. 31.

³³ *Ibidem*, f. 7.

o nevoie urgentă imediat ce va putea să-și reia independența, și pe care, pentru moment, vom fi în imposibilitate de a i le procura noi înșine. Este important însă, pentru dezvoltarea raporturilor noastre cu România, ca acest sprijin să aibă loc, atât cât este posibil, prin intermediul nostru, în așteptarea momentului când vom fi noi înșine în măsură să realizăm în mod practic programul pe care l-am avut în vedere pentru ridicarea și emanciparea materială a acestei țări. Trebuie să evităm ca Statele Unite, printr-o acțiune directă, să nu contracareze proiectele noastre și câștigul pe care îl așteptăm de la aceasta”³⁴. Doi ani mai târziu, în anul 1920, relațiile economice româno-engleze au fost completate prin încheierea acordurilor de împrumut. Astfel, în luna aprilie România a obținut promisiunea de a primi din parte Londrei un avans de 2.500.000 lire sterline, din care 20% fără condiții, celălalt procent de 80% fiind destinat achiziționării de locomotive. Bucureștiul a garantat „jumătate în grâu și material lemnos pe care Ministerul român al Comerțului garantează că sunt disponibile în România,”³⁵. Mult mai important s-a dovedit a fi cel de-al doilea împrumut, de 16 milioane lire sterline ce viza reconstrucția și refacerea podurilor, căilor ferate și a mijloacelor de transport³⁶. Pe o altă direcție, Biroul de Studii de Informații Diplomatice din Franța, informa la 22 mai 1919 guvernul francez despre statisticile comerciale cu privire la România publicate de Italia sub denumirea de *Piața română* în „Corriere Economico” din 15 mai 1919 unde erau realizate comparații între importurile României cu statele din Puterile Centrale și statele aliate, exportatorii italieni fiind interesați, de altfel, de noua zonă³⁷. Toate acestea în contextul instituirii la 21 iunie 1919, prin ordinul Comandantului șef al Armatelor Aliate din Orient, Comisiei Interaliată a Dunării iar prin Tratatul de pace semnat la Versailles, la 28 iunie 1919, între puterile Aliate și Asociate și Germania a fost înființată Comisia Internațională a Dunării. Totodată, la Paris, a luat ființă un *Comitet Național de Expansiune Economică în Europa Orientală* din care făceau parte reprezentanți ai *Banque de France*, *Banque de Paris et des Pays-Bas*, *Credit Lyonnais*, *Société Générale*, *Comptoir National d'Escompte*, *Rothschild Frères*, *Banque de Mulhouse* având scopul de a dezvolta relațiile Franței cu țările balcanice, din Mediterana Orientală și Marea Neagră³⁸.

³⁴ *Ibidem*, ff. 59-60.

³⁵ David Britton Funderbuk, *Politica Marii Britanii față de România (1938 - 1940). Studiu asupra strategiei economice și politice*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1983, p. 28.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ A.D.M.A.E, *Europe 1918-1929. Roumanie*, vol. 31, ff. 18-20.

³⁸ Despre Planul francez de confederație danubiană (1918-1920) pe larg în Eliza Campus, *Ideea federală în perioada interbelică*, București, Editura Academiei, 1993, pp. 26-37.

În 1921, statul român a interzis importurile de produse de lux din Austria pentru a permite celor franceze să ocupe piața românească³⁹. Cu toate acestea, Franța a refuzat în 1924 un credit cerut de România, creditând în schimb Polonia și Iugoslavia⁴⁰. Tot astfel, în anul 1924, principalii parteneri comerciali ai Franței erau, la import, Marea Britanie, Statele Unite ale Americii, iar la export, de asemenea, Marea Britanie, S.U.A, Italia, Olanda, Spania, Algeria, România neaflându-se printre acestea⁴¹. La finele perioadei analizate, potrivit statisticilor pariziene, Franța importa petrol brut și rafinat în proporție de 58% din Statele Unite ale Americii, din Persia – 20%, Rusia – 10% și doar 4% din România, cifre ceva mai mari înregistrându-se la gaz. Pe piața mondială, Parisul considera că există patru mari grupuri petroliere, și-anume: american, anglo-olandez, sovietic și independent⁴².

Cu toate acestea, pentru noul spațiu deschis la finalul Primului Război Mondial, în iunie 1919, Oficiul Comercial Francez în România prezenta astfel viitoarele relații economice româno-franceze:

„Importance du marché roumain

L'union de tous les Roumains en une seule nation de plus de 16.000.000 d'habitants fait de la Roumanie l'État économiquement le plus complet et le plus riche de tout l'Orient de l'Europe. Vastes plaines du Danube, de la Tisza et terres noires de la Bessarabie d'une admirable fertilité, contreforts des Carpathes riches en pétrole et en sel, forêts de la région des crêtes, centres industriels et miniers de Transylvanie... tout contribuera, quand la paix sera venue, à rendre la Roumanie puissante et prospère.

³⁹ A.M.A.E., fond 71/Franța, dosar 41/1920-1044, f. 129.

⁴⁰ *Ibidem*, fond 71/România, vol. 1/1920-1931, f. 249. Raportul din 15 ianuarie 1924 al Legației României din Elveția semnat de N. P. Comnen către I. G. Duca.

⁴¹ „Moniteur Officiel du Commerce et de l'Industrie”, 25^e Supplément du „Moniteur Officiel”, édité par l'Office National du Commerce Extérieur, Paris, 1925, pp. 2-16; *Enciclopedia Italiana dei Scienze...*, p. 907.

⁴² A. Grebel, *La politique française du pétrole*, în „Le Génie Civil”, cinquantième année, nr. 5/2. 503/2 août 1930, pp. 107-109; Ch. Dantin, *L'emploi du mazout comme combustible industriel. Les progrès récents de la chauffe des chaudières au mazout*, în „Le Génie Civil”, tom LXXIX, nr. 13/2.041/24 septembre 1921, p. 266. Potrivit aceleiași statistici, în 1920, România se situa pe locul șase la producția mondială petrolieră după S.U.A., Mexic, Rusia, Indiile Olandeze și India.

Or, si nous consultons les statistiques roumaines de 1913, nous constatons que sur une importation totale en valeur de 590.000.000 de lei, la France ne vendait en Roumanie que pour 36.000.000 de marchandises (6 % environ) pendant que l'Allemagne (240.000.000) et l'Autriche-Hongrie (136.000.000) se taillaient la part du lion.

Exclus du marché pour un grand nombre d'articles exportés ailleurs en grande quantité, nous ne tenions qu'un rang secondaire dans les articles que nous vendions.

Le commerce français trouvait cependant des conditions exceptionnellement favorables: dans peu de pays, le français n'est plus généralement parlé. Si l'on ajoute le prestige dont jouit notre industrie pour les résultats acquis pendant la guerre, l'effondrement militaire et politique de l'Autriche-Hongrie et de l'Allemagne, l'augmentation de la puissance de production et d'achat d'une Grande Roumanie plus que doublée par son union avec la Transylvanie, le Banat, la Bukovine et la Bessarabie, on peut facilement mesurer l'importance des relations commerciales que nous pouvons et que nous devons aujourd'hui nouer avec les Roumains”⁴³.

***THE OBJECTIVES OF THE FRENCH ECONOMIC OFFICE FOR
NAVIGATION ON THE DANUBE AND THE BLACK SEA AT THE
END OF THE FIRST WORLD WAR***

-abstract-

Keywords: France, Romania, Danube, Black Sea, French Economic Bureau

After the end of World War I, based on the analyses carried out by French diplomatic reports at the beginning of the 20th Century, which highlighted the economic preponderance of German and Austro-Hungarian commercial goods in Romania, in line with the influence closely linked to the political dominance in the region, the French Economic Bureau was established. This institution later evolved into the French Commercial Office in Romania.

⁴³A.D.M.A.E, Europe 1918-1929. Roumanie, vol. 31, ff. 90-91.