

МИНИСТЕРСТВО ИНОСТРАННЫХЪ ДѢЛЪ.



СБОРНИКЪ
КОНСУЛЬСКИХЪ ДОНЕСЕНІЙ.

ВЫПУСКЪ II.

1898.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Скоропечатня „Надежда“, Фонтанка, 68.

1898.

Акты - 303

1x11
C-23

Вопросъ о русскихъ пароходныхъ сообщеніяхъ между Одессою и Марселемъ.

(Донесеніе генеральнаго консула въ Марсели).

Черноморское общество пароходства и торговли, прекратившее со времени послѣдней русско-турецкой войны установленное имъ правильное пароходное сообщеніе между Одессою и Марселемъ, по распространившимся недавно за границую слухамъ, озабочено нынѣ возстановленіемъ своихъ прежнихъ рейсовъ, съ заходомъ въ промежуточные порты.

Основаніемъ къ обсужденію степени выгоды возобновляемаго предпріятія могутъ послужить нижеслѣдующія данныя и соображенія.

Круглая цифра отпускной торговли Чернаго и Азовскаго морей опредѣляется въ 370.000.000 рублей, а сумма ввоза— въ 60.000.000. Такимъ образомъ торговля операциі указанныхъ портовъ въ общемъ значительно превосходятъ обороты портовъ балтійскихъ, на долю которыхъ приходится приблизительно 200.000.000 рублей по отпуску и 155.000.000 по ввозу. Съ точки зрѣнія интересовъ навигаціи, цифра 370.000.000 тѣмъ болѣе знаменательна, что она представляетъ собою цѣнность товаровъ тяжеловѣсныхъ, составляющихъ по свойству своему самый выгодный фрахтовый элементъ. Въ 1896 году изъ нашихъ южныхъ портовъ привезено въ Марсель товару на сумму 135.000.000 франковъ. По приблизительному разсчету, такой привозъ соотвѣтствуетъ 15.000.000 франковъ фрахта. Подъ русскимъ флагомъ прибыло товару за этотъ же періодъ времени едва на 1.000 тоннъ. Марсель ежегодно получаетъ изъ южной Россіи отъ 6.000.000 до 9.000.000 метрическихъ квинталовъ хлѣба, 1.000.000 квинт. масляныхъ зеренъ, 500.000 квинт. масляныхъ лепешекъ и нефтяныхъ продуктовъ.

Затѣмъ слѣдуютъ значительныя партіи живыхъ овецъ и большіе грузы сушеныхъ овощей, марганцовой руды и проч. Изъ Батума прибываютъ привозимые персидскими провенансами шерсть, кожи и шелкъ въ разныхъ видахъ. Одна изъ марсельскихъ частныхъ компаній, Raquet et C^o, содержащая постоянную линію между Новороссійскомъ, Батумомъ, Анатолійскими портами и Марселемъ, достигла въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ самыхъ блестящихъ результатовъ дѣятельности. Флотъ ея, состоявшій изъ двѣнадцати пароходовъ, увеличивается въ текущемъ году еще двумя судами крупнѣйшихъ размѣровъ. Поименованные товары составляютъ одинъ изъ самыхъ значительныхъ въ Европѣ предметовъ фрахта, тѣмъ болѣе выгодныхъ, что перевозимый грузъ не подверженъ въ количествѣ большимъ колебаніямъ и держится почти всегда постоянной нормы. Въ виду всего изложеннаго нельзя, конечно, не раздѣлять удивленія, высказываемаго большинствомъ представителей марсельскаго торговаго міра, что такое значительное количество русскихъ провенансовъ перевозится исключительно подъ иностранными флагами и служить къ обогащенію лишь иноземныхъ компаній. Указанныя лица никакъ не могутъ уяснить себѣ, какими средствами компаніямъ этимъ удалось отстранить русскій торговый флотъ отъ всякаго участія въ дѣлѣ, въ которомъ онъ несомнѣнно могъ бы играть первенствующую роль и гдѣ иностранныя общества находятъ себѣ столько выгодъ.

Не слѣдуетъ, конечно, упускать изъ виду, что на возвратномъ пути пароходы, прибывающіе въ Марсель изъ русскихъ южныхъ портовъ, не могутъ рассчитывать на полную нагрузку, но перевозка значительной части товаровъ, отправляемыхъ изъ Марсели въ Россію, будетъ, по всей вѣроятности, за ними обезпечена при правильности постояннаго движенія и умѣренности фрахтовъ. Цѣнность груза, отправляемаго ежегодно изъ Марсели въ Черное и Азовское моря опредѣляется приблизительно въ 16.000.000 франковъ. Глав-

ную часть этого груза составляют кирпичи, черепица, цементъ и нѣкоторые сорта перегружаемыхъ въ Марсели и прибывающихъ изъ Индіи или Африки масляничныхъ сѣмянъ. Къ тому же можно принять въ расчетъ и значительное пассажирское движеніе между различными портами Средиземнаго моря. На это движеніе всегда могутъ рассчитывать болѣе или менѣе приспособленные для него пароходы, тѣмъ болѣе, что существующія компаніи, въ томъ числѣ *Message-ries Maritimes*, на линіи: Марсель—Константинополь—Одесса, въ отношеніи удобствъ для пассажирскихъ рейсовъ, заставляютъ желать очень многого.

При такихъ условіяхъ возстановленіе русской пароходной линіи между исходнымъ пунктомъ русскихъ сельско-хозяйственныхъ произведеній и однимъ изъ главныхъ портовъ ихъ сбыта представляется, казалось бы, мѣрою во всѣхъ отношеніяхъ желательною.

На случай осуществленія проектируемаго, по слухамъ, предпріятія, нельзя не обратить особеннаго вниманія на кажущійся маловажнымъ, но на самомъ дѣлѣ весьма существенный вопросъ—о выборѣ агента Черноморскаго общества для Марсели. Отъ выбора этого лица будетъ въ значительной степени зависѣть самый успѣхъ предпріятія. Оно можетъ дать прекрасные результаты, если агентура будетъ ввѣрена лицу компетентному въ коммерческихъ дѣлахъ, знакомому съ сложнымъ механизмомъ торговыхъ операцій и обычаями биржи и имѣющему постоянныя связи съ главнѣйшими марсельскими негодіантами. Въ рукахъ же агента, избраннаго изъ среды незнакомой съ вопросами международнаго обмѣна, не занимавшейся ранѣе торговлей, не имѣющей ни коммерческой практики, ни прибрѣтенныхъ ею необходимыхъ познаній и сноровки, самое дѣло, безъ сомнѣнія, понесетъ значительный ущербъ.

П. Карчевскій.

Марсель.
Февраль 1898 г.