

### III. Къ вопросу объ экспортѣ за границу лѣсныхъ матеріаловъ изъ сѣверныхъ лѣсовъ.

(Изъ заграничной поездки).

(Окончаніе \*)

#### VI. Фрахты.

Однимъ изъ пунктовъ программы—было выяснитъ разницу фрахтовъ между отдѣльными портами.

Во исполненіе сего, для болѣе детальной разработки этого вопроса, мною сдѣланы выборки фрахтовыхъ цѣнъ изъ періодическихъ изданій нашихъ и заграничныхъ; такъ—въ Торгово-Промышленной Газетѣ помѣщаются свѣдѣнія о фрахтахъ, составленныя большею частью на основаніи официальныхъ данныхъ таможенъ или портовыхъ или иныхъ учреждений, изъ этой газеты и были сдѣланы выборки за 1909 г. и дополнены еще данными за тотъ же годъ изъ англійскаго журнала по лѣсной торговлѣ „Timber Trade Journal“, гдѣ помѣщаются такія же свѣдѣнія, но со включеніемъ другихъ, интересующихъ насъ по своей конкуренціи съ Россіей, странъ. За 1908 г. выборки сдѣланы изъ французскаго журнала „Journal de commerce de bois“, единственно имѣвшагося подъ руками. Кромѣ того, для полноты приволится еще и минимальная скала фрахтовъ, установленная такъ наз. „The Baltic and White Sea Conference“ въ Февралѣ 1909 года \*\*).

Составленная на основаніи означенныхъ выборокъ вѣдомость можетъ служить справочнымъ пособіемъ для опредѣленія стоимости

\*) См. Лѣсной журналъ вып. 6—7 и 8 за 1914 г.

\*\*\*) т. е. Балтійской и Вѣломорской конференціей судовладѣльцевъ.

фрахтовъ, что является необходимымъ при продажахъ *oif.* Для насъ важно также опредѣлить разницы фрахтовъ между нашимъ отпусковымъ портомъ—Архангельскомъ и другими конкурирующими портами, какъ заграничными, такъ и русскими же, потому, что такая разница во фрахтахъ, при сравненіи ея съ себѣ стоимостями экспортируемыхъ товаровъ, укажетъ предѣлъ, дальше котораго конкуренція между тѣмъ и другимъ портомъ въ дѣлѣ вывоза известнаго товара идти не можетъ.

Прежде чѣмъ перейти къ опредѣленію разницы фрахтовъ между важнѣйшими пунктами отправленія и назначенія—необходимо сообщить нѣсколько самыхъ общихъ свѣдѣній о фрахтахъ вообще.

Условія фрахтовки разнятся между отдѣльными странами и даже портами. Такъ, напримѣръ, обычной единицей продажи и фрахта въ Россіи и Швеціи является такъ наз. С.-Петербургскій стандартъ, заключающій 165 англійскихъ куб. футовъ пильнаго лѣса, 150 куб. фут. тесового и 120 куб. фут., круглаго, та же единица мѣры принята и въ Швеціи. Однако, въ Россіи въ нѣкоторыхъ портахъ въ употребленіи и др. единицы: въ Ригѣ, напр. иногда фрахтуютъ за ластъ, заключающій 80 англ. куб. ф. пильнаго и тесаного и 65 куб. фут. круглаго лѣса; въ Выборгѣ существуетъ особый выборгскій стандартъ, заключающій 180 англ. куб. фут., столько же заключаетъ и Готенбургскій стандартъ въ Швеціи, примѣняемый тамъ для пропсовъ.

Вообще, въ послѣдовательномъ порядкѣ кубическаго содержанія для пильнаго лѣса можно расположить стандарты въ такомъ видѣ:

	Христианзандъ—стандартъ . . . . .	100	куб. фут.
Норвегія	Христианіа . . . . .	103 <sup>1/3</sup>	” ”
	Драммень . . . . .	121 <sup>7/8</sup>	” ”
Россія	Петербургъ . . . . .	165	” ”
	Выборгъ . . . . .	180	” ”
Норвегія	Дронтегймъ . . . . .	199	” ”

Что касается другихъ товаровъ, то дрова—обрѣзки (*firwood*), такъ и целлюлезныя дрова—балансы, фрахтуются, какъ уже было говорено раньше,—за англійскій фатомъ, такъ же пропсы; шпалы фрахтуются за лодъ въ 50 куб. фут. или по штучно, бревна, балки—

за тульть. Необходимо еще замѣтить, что фрахтъ находится въ зависимости отъ тоннажа судовъ, чѣмъ больше тоннажъ, тѣмъ фрахтъ за единицу обходится дешевле, это отчетливо проведено въ скалѣ — минимумъ. Что касается разницы въ фрахтахъ по отдѣльнымъ годамъ, то интересно указать на сложившееся убѣжденіе, что низкіе фрахты не предвѣщаютъ хорошаго для лѣсной торговли; объясняется это тѣмъ, что дешевизна фрахтовъ означаетъ обиліе предложенія судовъ или, другими словами, общій застой въ торговыхъ дѣлахъ, а съ общимъ угнетеніемъ торговли неразрывно связано ухудшеніе и лѣсной торговли. По отдѣльнымъ мѣсяцамъ фрахтъ равняется, причемъ обычно къ осени онъ становится дороже, что, конечно, объясняется менѣе благоприятными условиями плаванія; для Англіи нужно отмѣтить еще, что съ октября мѣсяца н. ст. вступаетъ въ силу законъ, по которому палубные грузы не должны быть выше 3-хъ футовъ, что, естественно, уменьшаетъ количество груза, могущаго быть взятымъ судномъ.

Для парусныхъ судовъ фрахтъ дороже, чѣмъ для паровыхъ.

За грузъ, необходимый для укладки, обычно платится  $\frac{2}{3}$  полного фрахта.

Обращаясь къ разсмотрѣнію разницъ фрахтовъ между отдѣльными портами, мы можемъ вывести слѣдующія данныя:

### 1. Архангельскъ - Англія.

Чѣмъ ближе порты ввоза къ мѣсту вывоза, тѣмъ фрахтъ конечно, дешевле, но кромѣ того, играетъ роль и степень оборудованности и посѣщаемости порта. Самые дешевые фрахты—это въ Восточно-Шотландскіе и Восточно-Англійскіе порты, самые дорогие—въ западные и южные, разница доходитъ до 4—6 шиллинговъ на стандартъ. Дешевы фрахты и въ Лондонъ, даже дешевле восточныхъ англійскихъ, благодаря, конечно, большей посѣщаемости и оборудованности, а также возможности скорѣе найти грузъ.

### 2. Архангельскъ—Франція.

Отправокъ было немного, и можно лишь сказать, что самый дешевый фрахтъ въ Руанъ, благодаря удобству стоянки, посѣщаемости и лучшей оборудованности порта; самый дорогой—въ Бордо, какъ болѣе дальній портъ.

Фрахты во Францію въ общемъ (не считая Бордо) не дороже, чѣмъ въ Англію.

### 3. Архангельскъ—Голландія.

Фрахты въ общемъ даже немного дешевле, чѣмъ въ Англію, различія между отдѣльными портами—нѣтъ. Фрахтъ за тультъ въ среднемъ около 20 гульденовъ. Изъ другихъ Бѣломорскихъ портовъ фрахтъ, напр. изъ Мезени, дороже, чѣмъ изъ Архангельска, какъ по большей отдаленности, такъ и благодаря испытываемымъ при нагрузкѣ затрудненіямъ, вслѣдствіе неудобной гавани; изъ иныхъ же—Кемь, Сорока—фрахтъ даже нѣсколько дешевле, чѣмъ изъ Архангельска, благодаря меншеи отдаленности.

### 4. Кронштадтъ и Новый Портъ—Англія.

По сравненію съ фрахтами изъ Архангельска, благодаря большей близости, а также болѣе продолжительному навигаціонному періоду и болѣе удобнымъ условіямъ плаванія дешевле, чѣмъ изъ Архангельска. Разница эта доходитъ отъ 6 и до 12 шиллинговъ на стандартъ и отъ 3 до 6 шиллинговъ на фатомъ.

### 5. Кронштадтъ и Новый Портъ—Франція и Бельгія.

Разница между архангельскими фрахтами во Францію и поименованными въ заголовкѣ достигаетъ до 10 и болѣе франковъ на стандартъ и 6—8 франковъ на фатомъ. Фрахтъ же изъ Кронштадта и Нового Порта въ Бельгію дешевле, чѣмъ во Францію, почему и разница во фрахтахъ изъ Архангельска въ Бельгію должна быть еще больше, чѣмъ во Францію.

### 6. Кронштадтъ, новый Портъ—Голландія.

Разница противъ Архангельска во фрахтахъ достигаетъ 6—8 фл. на стандартъ, 8 марокъ на фатомъ и 6 фл. на тультъ.

### 7. Рига и другіе—Англія.

Рига и другіе Прибалтійскіе порты имѣютъ еще большее преимущество передъ Архангельскомъ, чѣмъ Кронштадтъ и Новый Портъ, потому что Рижскій портъ одинъ изъ самыхъ крупныхъ по торговлѣ вообще, и суда имѣютъ возможность идти не съ балластомъ, какъ болшею частью въ Архангельскъ, а съ грузомъ; кромѣ того, Рига и др. Прибалтійскіе порты закрываются для навигаціи лишь на самое короткое время.

Разница во фрахтахъ доходитъ отъ 3 до 12 и болѣе шиллинговъ на стандартъ и столько же на фатомъ.

## 8. Рига и др.—Франція и Бельгія.

Разница для Руана и болѣе сѣверныхъ портовъ доходитъ до 8—12 франковъ на стандартъ и до 10—13 на фатомъ, для Бордо же разница составляетъ уже до 20—22 фр. на стандартъ. Между сѣверными французскими и бельгійскими портами разница на 3—5 фр., иногда же не замѣчается.

## 9. Рига и др.—Голландія.

Разница доходитъ до 4—7 фл. на стандартъ и 7—8 фл. на тульть и до 10 марокъ на фатомъ.

## 10. Швеція и Финляндія—Англія и др.

Разница во фрахтахъ этихъ конкурирующихъ съ Архангельскимъ портомъ странъ находится въ зависимости отъ расположенія: сѣверные и средніе порты ближе всего по разницѣ подходятъ къ Кронштадту и Новому Порту, болѣе же южные къ Ригѣ и др. къ прибалтійскимъ портамъ. Норвегія, благодаря еще большей близости, имѣетъ еще большее преимущество предъ Архангельскомъ.

Интересны фрахты изъ Швеціи и Норвегіи въ далекую Австралію, Африку, Египеть и пр. Фрахты эти въ сущности не столько велики, чтобы Архангельскъ не могъ конкурировать въ этомъ отношеніи. Такъ, напримѣръ, фрахтъ изъ Норвегіи въ Австралію нисколько не больше тѣхъ фрахтовъ, какіе осенью приходится платить изъ Архангельска въ Англію, слѣдовательно, чтобы опредѣлить фрахтъ изъ Архангельска въ Австралію, слѣдуетъ лишь прибавить стоимость фрахта изъ Архангельска въ Норвегію каковой не можетъ быть значительнымъ.

Фрахтъ изъ сѣверной Швеціи въ Александрію нисколько не выше фрахта изъ Архангельска въ Бордо.

Да и фактически бывшія отправки изъ Архангельска въ Австралію, Африку показываютъ, что для нашего сѣвернаго лѣса не закрыты и такіе далекіе рынки.

Но при сдѣлкахъ на фрахтъ всегда бываютъ колебанія выговоренныхъ цѣнъ въ зависимости отъ разныхъ условій; поэтому болѣе наглядно разница во фрахтахъ видна изъ скалы—минимумъ..

А. Изъ Ботаническаго и Финскаго заливовъ:

## I. Финляндія и Швеція.

Страны на- значенія.	Фрахтъ въ шил- лингахъ и пенсахъ:	За стандартъ дильсовъ или баттенсовъ съ 1/3 бордсовъ:								
		Ниже 400.			400—850.			Свыше 850.		
	Количество въ стандартахъ:	Нижняя.	Средняя.	Верхняя.	Нижняя.	Средняя.	Верхняя.	Нижняя.	Средняя.	Верхняя.
Названіе зонъ от- правленій:										
Англія.	Порты:									
	Восточный бе- регъ Шотландіи.	23/3	24/	24/8	22/6	23/6	24/	22/	22/9	23/6
	Ферсзъ-офъ. Ферсзъ . . . .	23/9	23/6	24/3	22/	22/9	23/6	21/6	22/3	23/
	Лойсзъ или Гренд- жмутъ . . . . .	20/9	21/6	22/3	20/	20/9	21/6	19/6	20/3	21/
	Тайпъ . . . . .	22/9	23/6	24/8	22/	22/9	23/6	21/6	22/3	23/
	Вестъ-Гартле- пулъ и Гульъ )	23/3	24/	24/9	22/6	23/3	24/	22/	22/9	23/6
	Лондонъ . . . . .	24/3	25/	25/9	23/6	24/3	25/	23/	23/9	24/6
	Соутгамптонъ . .	25/3	26/	26/9	24/6	25/3	26/	26/	24/9	25/6
	Кардиффъ Бар- ри и Нью-Портъ )	26/3	27/	27/9	25/6	26/3	27/	25/	25/9	26/6
	Бристоль . . . . .	28/9	29/6	30/3	28/	28/9	29/6	27/6	28/3	29/
	Шаринессъ . . . .	26/3	27/	27/9	25/6	26/3	27/	25/	25/9	26/6
	Ливерпулъ . . . .	29/9	30/6	31/3	29/	29/9	30/6	28/6	29/3	30/
	Манчестеръ . . . .	28/9	29/6	30/3	28/	23/9	29/6	27/6	28/3	29/
Барри . . . . .	29/9	30/6	31/3	29/	29/9	30/6	28/6	29/3	30/	

Голландія:	Дублинъ . . . . .	23/9	29/6	30/3	28/	28/9	29/6	27/6	28/3	29/				
	Амстердамъ и Заандамъ . . . . .	22/9	23/6	24/3	22/	22/9	23/6	21/6	22/3	23/				
	Роттердамъ . . . . .	22/	22/9	23/6	21/3	22/	22/9	20/9	21/6	22/3				
	Дельфицль . . . . .	22/9	23/6	24/3	22/	22/9	23/6	21/6	22/3	23/				
	Дортрехтъ . . . . .	23/3	24/	24/9	22/6	23/3	24/	22/	22/9	23/6				
Бельгія	Тернеуцень . . . . .	30	Ф	р	а	н	к	и	29	30	31	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	29 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Антверпенъ и ) Остевдэ )	32	33	34	31	32	33	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Гентъ . . . . .	31	32	33	30	31	32	29 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
Франція	Дюнкирхевъ и Калэ . . . . .	31	32	33	30	31	32	29 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Булонь и Деншъ . . . . .	32	33	34	31	32	33	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Гонфлеръ . . . . .	32	33	34	31	32	33	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Гафръ . . . . .	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	32 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>				
	Руанъ . . . . .	33	34	35	32	33	33	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Шербургъ . . . . .	34	35	36	33	34	35	32 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	34 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Брестъ . . . . .	36	37	38	35	36	37	34 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	35 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	С. Назаръ и Ля- Рошель . . . . .	38	39	40	37	38	39	36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	37 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	38 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Нантъ и Рош- форъ . . . . .	40	41	42	39	40	41	38 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	39 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	40 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Бордо . . . . .	46	47	48	45	46	47	44 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	46 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
Испанія	Бильбао и Сан- тавдеръ . . . . .	39	40	41	38	39	40	37 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	38 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	39 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Лиссабонъ . . . . .	42	43	44	41	42	43	40 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	41 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	42 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>				
	Малага и Кар- фагенъ . . . . .	58	59	60	57	58	59	56 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	57 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
	Барселона . . . . .	62	63	64	61	62	63	60 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	61 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	62 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				
Франція.	Марсель . . . . .	59	60	61	58	59	60	57 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	58 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>				

## 2. Р и г а.

Страна назначенія.	Названіе портовъ.	За стандартъ дильсовъ или баттенсовъ съ бордсовъ:		
		Ниже 400.	400—850.	Выше 850.
Англія.	Восточный берегъ Шотландіи . . . . .	22—6	21—9	21—9
	Ферсзъ офъ Ферсзъ . . . . .	22—	21—3	20—9
	Лейсзъ или Гранджмутъ . . . . .	20—	19—3	18—9
	Тайнъ . . . . .	22—	21—4	20—9
	Вестъ - Гартлепулъ и Гуль . . . . .	22—6	21—9	21—3
	Лондонъ . . . . .	23—6	22—9	22—3
	Соутгемптонъ . . . . .	24—6	23—9	23—3
	Кардиффъ и Барри Нью-Портъ и Шарп-нессъ . . . . .	25—6	24—9	24—3
	Дублинъ Бристоль и Манчестеръ . . . . .	28—	27—3	26—9
	Ливерпулъ и Барро . . . . .	29—	28—3	27—9
Голландія.	Амстердамъ, Заандамъ и Дельфциль . . . . .	22	21—3	20—9
	Роттердамъ . . . . .	21—3	20—6	20
	Дортрехтъ . . . . .	22—6	21—9	21—8
Ф р а н к и				
Бельгія.	Тернеуценъ . . . . .	29	23	27 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Антверпенъ и Остендъ . . . . .	31	30	29 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Гентъ . . . . .	30	29	28 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Франція.	Дюнкирхенъ и Калэ . . . . .	30	29	28 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Булонъ, Диеппъ и Гонфлеръ . . . . .	31	30	29 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>



	Гавръ . . . . .	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	29 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Руанъ . . . . .	32	31	30 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Шербургъ . . . . .	33	32	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Брестъ . . . . .	35	34	31 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	С. Назаръ . . . . .	37	36	35 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Ля Рошель . . . . .	39	38	37 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Бордо . . . . .	45	44	43 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Бильбоа . . . . .	38	37	36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Сантандеръ . . . . .	38	37	36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Лиссабонъ . . . . .	41	40	39 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>Испанія.</b>	Малага . . . . .	57	56	55 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Карфагенъ . . . . .	57	56	55 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Барселона . . . . .	61	60	59 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Марсель . . . . .	58	57	56 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
<b>3. С.-Петербургъ и Кронштадтъ.</b>				
<b>Англія.</b>	Восточный Берегъ Шотландіи . . . . .	22—3	21—6	21—
	Ферсъ офъ Ферсъ . . . . .	29—9	21—	20—6
	Лейсъ или Грэнджмутъ . . . . .	19—9	19—	18—6
	Тайпъ . . . . .	21—9	21—	20—6
	Вестъ-Гартлепулъ . . . . .	23—3	21—6	21—
	Лондонъ . . . . .	23—3	22—6	22—
	Соутгемптонъ . . . . .	24—3	23—6	23—
	Кардиффъ Барри Нью Портъ Шарписсъ . . . . .	23—3	24—6	24—
	Бристоль Манчестеръ и Дублинъ . . . . .	27—9	27—	26—6
	Ливерпуль . . . . .	28—9	28—	27—6
<b>Голландія.</b>	Амстердамъ Заандамъ и Дельфциль . . . . .	21—9	21—	20—6

	Роттердамъ . . . . .	21—	20—3	19—9
	Дортректъ . . . . .	22—3	21—6	21—
		Ф р а н к и.		
<b>Бельгія</b>	Тернеуценъ . . . . .	28 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	27 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	27
	Антверпенъ . . . . .	30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	29
	Гентъ . . . . .	29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	28 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	28
	Остендъ . . . . .	30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	29
<b>Франція</b>	Дюнкирхенъ и Калэ . .	29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	28 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	28
	Булонь Диеппъ Гонфлеръ	30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	29
	Гавръ, Руанъ . . . . .	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30
	Шербургъ . . . . .	32.75	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	31
	Брестъ . . . . .	34 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	33 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	33
	С. Назаръ . . . . .	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	35 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	35
	Навгъ и Ля-Рошель . .	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	35 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	35
	Р шефоръ . . . . .	38— <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	37 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	37
	Бордо . . . . .	44 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	43 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	43
	Бильбао и Сантандеръ .	37 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	36
<b>Испанія</b>	Лиссабонъ . . . . .	40 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	39 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	39
	Малага . . . . .	56 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	55 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	55
	Карфагенъ . . . . .	56 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	55 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	55
	Барселона . . . . .	60 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	59
<b>Франція</b>	Марсель . . . . .	57 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	56 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	56
<b>4. Архангельскъ.</b>				
<b>Англія.</b>	Восточный берегъ Шотландіи . . . . .	34—3	33—6	32—6
	Ферсъ офъ Ферсъ . .	33—9	33	32
	Лейсъ или Гренджмутъ.	31—9	31	30
	Тайнъ . . . . .	33—9	33	32
	В.-Гартлепулъ . . . . .	34—3	33—6	32—6

	Лондонъ . . . . .	35—3	34—6	33—6
	Соутгамптонъ . . . . .	37—3	36—6	35—6
	Кардифъ Барри ) Шарпнесъ Ньюпортъ )	36—3	35—6	34—6
	Бристоль и Манчестеръ и Дублинъ )	38—9	38	37
	Ливерпуль . . . . .	39—9	39	38
Голландія.	Амстердамъ и Заандамъ. Дельфтъ . . . . .	34—9	34	33
	Дортрехтъ . . . . .	35—3	34—6	33—6
		Ф р а н к и.		
Бельгія.	Тернеузенъ . . . . .	45	44	42 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Антверпенъ и Остенда . . . . .	47	46	44 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Гентъ . . . . .	46	45	43 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Франція.	Дюнкеркенъ и Калье . . . . .	46	45	43 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Булонъ и Діепъ и Гонфлеръ )	47	46	44 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Гавръ . . . . .	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
	Руанъ . . . . .	48	47	45 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Шербургъ . . . . .	49	48	46 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Брестъ . . . . .	51	50	48 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	С. Назаръ и Ли Рошель . . . . .	53	52	50 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Навтъ и Рошфоръ . . . . .	55	54	52 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Бордо . . . . .	61	60	58 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Вильбао и Сантандеръ . . . . .	54	53	51 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Испанія.	Лиссабонъ . . . . .	57	56	54 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Малага . . . . .	73	72	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Карфагенъ . . . . .	73	72	70 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
	Барселона . . . . .	77	76	74 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Франція.	Марсель . . . . .	74	73	71 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

## Стоимость фрахта.

Страна назначенія.	Порты отправленія:	Шпалы за лодь.		За лодь:	
		1000 до 1500 лодь.	Выше 1500 лодь.	1000—1500 лодь.	Выше 1500 лодь.
Стоимость въ шиллингахъ.					
Англія.	Порты на:				
	Сунтерландъ . . .	6/9 7/1	6/6 6/9	7/3 7/6	7/1 7/3
	Вестъ-Гартлепуль и Гримсби	6/9	6/6	7/3	7/3
	Лондонъ . . .	7/3	7/1	7/9	7/6
	Соутгемптовъ . . .	7/6	7/3	8/1	7/9
Голландія.	Кардифъ и Нью-Портъ . . . . .	8/3	8/1	8/9	8/6
	Ливерпуль и Манчестеръ . . .	9/3	9/1	9/9	9/6
	Гарстонъ . . . . .	9/9	9/6	10/3	10/1
	Дублинъ . . . . .	8/9	8/6	9/3	9/1
	Дортрехтъ . . . . .	6/9	6/6	7/3	7/1
Бельгія.	Дельфциль . . . . .	7/3	7/1	7/9	7/6
	Роттердамъ, Амстердамъ и Заандамъ.	6/9	6/6	7/3	7/1
	Торнеуценъ . . . . .	7/3	7/1	7/9	7/6
	Гентъ и Остендъ	7/9	7/6	8/3	8/1

## Кабалки средней длины 20—22 футовъ.

Изъ Риги въ Голландію				Изъ Нарвы въ Голландію (на открытіе воды и до конца Авг. м. сл.)			
Ниже 400 тувль:	400—500 тувль:	500—700 тувль:	700 и выше тувль:	Ниже 400 тувль:	400—500 тувль:	500—700 тувль:	Выше 700 тувль:
15 фл.	14 фл.	14 фл.	13 фл.	15 фл.	14 фл.	14 фл.	13 фл.

За каждые два лишнихъ фута по длинѣ прибавляется 5%.

При отправкѣ въ Бельгію берется больше: въ Гентъ 2 флорина, Тернеуценъ—1 флоринъ.

Изъ этой скалы минимума видна слѣдующая разница фрахтовъ:

А.

1) Между Архангельскомъ и С.-Петербургомъ въ Англію фрахтъ изъ Петербурга дешевле на 11—12 шилинговъ;

2) Между Архангельскомъ и Петербургомъ во Францію фрахтъ изъ Петербурга стоитъ дешевле, чѣмъ изъ Архангельска на 16 фр.

3) Между Архангельскомъ и Петербургомъ въ Бельгію фрахтъ изъ Петербурга стоитъ дешевле, чѣмъ изъ Архангельска на 15—16 франковъ.

4) Между Архангельскомъ и Петербургомъ въ Голландію разница отъ 12 до 13 шилл.

В.

Между Петербургомъ и Ригой:

1) Въ Англію фрахтъ изъ Петербурга и Кроштадта стоитъ дешевле, чѣмъ изъ Риги на 3 пенса, а слѣдовательно и разница фрахтовъ изъ Архангельска въ Англію по сравненію съ Ригой больше на величину этихъ трехъ пенсовъ, т. е. 11 шилл. 3 пенса—12 шилл. 3 пенса.

2) Между Петербургомъ и Ригой въ Голландію фрахтъ изъ Петербурга дешевле, чѣмъ изъ Риги на 3 пенса, т. к. разница между Архангельскомъ и Петербургомъ составитъ 16 франковъ 3 пенса.

3) Между Петербургомъ и Ригой въ Бельгію и Францію фрахтъ изъ Петербурга стоитъ дешевле, т. е. для Архангельскаго составляетъ тѣ же 15—16 франковъ.

## VII. Заключение.

На основаніи всего вышесказаннаго и насколько я вообще могъ войти въ курсъ дѣла, позволяю себѣ сдѣлать слѣдующіе общіе выводы:

Главнымъ объектомъ хозяйства на сѣверѣ есть и долженъ остаться пиловочный лѣсъ. Вывозъ круглаго лѣса пиловочныхъ раамѣровъ (въ томъ числѣ и тонкомѣра, начиная отъ 5 верш. на 9—10 арш.) можетъ быть выгоденъ лишь въ особыхъ случаяхъ, но случаи эти должны быть именно исключительными; возводить

же въ систему продажу въ кругломъ видѣ за границу пиловочника, хотя бы и тонкомѣрнаго, при наличности лѣсопильныхъ заводовъ прямо таки коммерчески не выгодно, не говоря уже о томъ что при отборѣ изъ заготовленнаго для заводовъ лѣса особой партией для отправки за границу въ кругломъ видѣ, мы значительно ухудшимъ качество парти, оставшейся для распиловки на заводѣ, а чтобы компенсировать это, придется усилить браковку въ лѣсу, что для лѣснаго хозяйства крайне нежелательно. Отпускъ изъ сѣверныхъ дачъ балансовъ и пропсовъ возможенъ, но лишь въ небольшихъ сравнительно количествахъ. Дѣло въ томъ, что съ одной стороны, заготовка ихъ можетъ быть выгодна по сравнительной дешевизнѣ выручаемыхъ цѣнъ не вездѣ, а лишь въ опредѣленныхъ мѣстахъ болѣе благоприятныхъ по условіямъ транспорта, съ другой стороны, на сѣверѣ нужно считаться очень и очень серьезно съ недостаткомъ рабочихъ рукъ. Между тѣмъ, пиловочникъ почти вездѣ выдерживаетъ расходы на заготовку и транспортъ и даетъ больше чистой выручки, чѣмъ балансы и пропсы. Слѣдовало бы принять какъ общее правило, что заготовка балансовъ и пропсовъ допустима лишь тамъ, гдѣ есть свободныя руки, не занятыя заготовкой пиловочника. Что касается вообще продажи балансовъ и пропсовъ, необходимо имѣть въ виду слѣдующее. Заготовка пропсовъ специально, по моему мнѣнію, изъ растущаго лѣса не должна производиться, это значило бы — выводить изъ строя молодежь, когда старое поколѣніе еще на лицо (для пропсовъ идетъ тонкій лѣсъ 4"—6" преимущественно.) Заготавливать ихъ слѣдуетъ изъ вершинника отъ смолья, или же изъ свѣже-погорѣвшаго (не очень сильно поврежденнаго) лѣса. — Къ тому же, какъ сказано было выше, заграничный рынокъ пересыщенъ пропсами и цѣны, вѣроятно, нѣсколько лѣтъ продержатся на такомъ низкомъ уровнѣ, который не позволитъ намъ конкурировать съ болѣе благоприятно поставленными въ смыслѣ фрахта финляндскими\*) и прибалтійскими портами. Что касается балансовъ, то въ этомъ дѣлѣ теперь наблюдается временная заминка, но не далеко то будущее, когда недостатокъ этого матеріала на международномъ лѣсномъ рынкѣ скажется весьма ощутительнымъ образомъ. Опредѣлить это время трудно, но по нѣкоторымъ призна-

\*) Максимальныхъ размѣровъ (55—58 фин. марокъ за тонкіе пропсы) цѣны въ Финляндіи достигли лѣтомъ 1908 г., къ осени же того же года разразился кризисъ, а къ открытію навигаціи 1909 г. цѣны упали до 46—48 фин. м., такъ что многіе экспортеры понесли убытки.

камень это будетъ лѣтъ черезъ 5—10. Вѣдь въ сущности изъ странъ, откуда можетъ быть поставляемъ этотъ матеріалъ, въ ближайшемъ времени останется, вѣроятно, одна Россія. Въ Швеціи и Норвегій дѣйствуютъ уже законы, ограничивающіе вырубку мелкаго лѣса, да и природныя условія и широкое развитіе предпримчивости—все складывается къ тому, чтобы лѣсные продукты вывозились не въ сыромъ, а переработанномъ видѣ. Наша ближайшая сосѣдка и конкурентка — Финляндія въ скоромъ времени собирается ввести вывозную пошлину на мелкій необработанный лѣсъ въ размѣрѣ 2-хъ марокъ съ куб. метра, т. е. 16 марокъ съ куб. сажени. Канада, изъ которой ранѣе вывозились балансы въ большемъ количествѣ въ Соединенные Штаты, недавно наложила на нихъ боевую пошлину и слѣдовательно тоже должна быть исключена изъ числа странъ-поставщицъ сырого матеріала. слѣдовательно, конкурентомъ нашему сѣверу останутся лишь прибалтійскіе порты и Петербургъ съ Кронштадтомъ. Замѣчаемое вообще повышеніе во времени цѣнъ на еловый товаръ объясняется, по отзывамъ знающихъ людей, именно усиленнымъ потребленіемъ ели для производства бумаги, а такъ какъ и потребленіе бумаги постепенно и довольно быстро возрастаетъ, то недалеко, быть можетъ, то время, когда цѣны на бѣлый и красный лѣсъ сравняются, если промышленность не сумѣетъ найти выхода, выискавъ какіе либо иные суррогаты.

Что касается пильнаго товара, то главнымъ для сѣвера Россіи рынкомъ, въ силу наложенныхъ въ семь отчетъ причинъ останется всегда Англія, а затѣмъ — Голландія; изъ этого отнюдь не вытекаетъ, чтобы слѣдовало игнорировать сбытомъ пильнаго товара и въ такія богатыя и высоко-промышленныя страны, какъ Франція и Бельгія; возможно развитіе сбыта и въ Испанію\*), которая за послѣднее время начала обращаться за лѣсомъ на сѣверъ, наконецъ, въ Африку, Австралію, Египеть и т. п., словомъ, всюду, куда проникаетъ скандинавскій товаръ. Необходимо отмѣтить здѣсь встать то важное преимущество, какое бѣломорскій вообще товаръ имѣетъ предъ скандинавскимъ. Въ то время, какъ въ Швеціи и Финляндіи для изготовленія стандарта пильнаго товара потребно 30—35 штукъ бревень, у насъ достаточно всего 12—15 штукъ.

\*) Въ 1907 г. ввезено изъ Швеціи 79111 изъ Финляндіи 11234 куб. метр. Россія не фигурируетъ вовсе теперь въ числѣ странъ ввоза, между тѣмъ въ 40 годахъ прошлаго столѣтія Россія ввозила на сумму болѣе 50.000 р.

Официальныя шведскія, финляндскія и наши статистическія свѣдѣнія отгвѣняютъ еще болѣе это преимущество \*).

Экспортъ пильнаго и струганаго товара изъ Швеціи въ 1908 году выразился въ слѣдующихъ цифрахъ :

Пильный:			
Красный въ ‰	9" и выше	отъ 6" до 8"	6" и ниже
	125.182	162.713	126.101
	15.30‰	19.83	15.42
Бѣлый въ ‰	38.341	116.024	134.762
	3. 50	15. 13	17. 52
Струганый:			
Красный въ ‰	9 и выше	отъ 6" до 8"	6" и ниже
	5.422	32.832	13.955
	0. 61	4. 04	1. 72
Бѣлый въ ‰	6.520	34.251	21.204
	1. 19	4. 16	2. 58
Всего . . . . .		816.798	
		100‰	

Въ 1907 г. отпускъ этотъ былъ:

Пильный.			
Красный въ ‰	9" и выше	отъ 6" до 8"	6" и ниже
	129.506	184.252	141.989
	14. 00	20. 70	16. 00
Бѣлый въ ‰	32.296	128.850	142.847
	4. 60	24. 50	16. 10
Струганый:			
Красный въ ‰	5.055	33.887	15.800
	0. 50	3. 80	1. 80
Бѣлый въ ‰	6.502	32.955	25.003
	0. 82	3. 80	2, 80
Всего . . . . .		884.912	
		100‰	

Изъ Финляндіи за тѣ же годы экспортъ пильнаго товара распредѣлялся по категоріямъ такъ:

\*) Не надо забывать, что и по техническимъ качествамъ бѣломорскій товаръ стоитъ выше.



1320 Къ вопросу объ экспорте за границу лѣсныхъ матеріаловъ  
изъ сѣверныхъ лѣсовъ.

	1908 г.	1907 г.
Дильсы . . . . .	339.545	307.520
Баттенсы . . . . .	766.577	812.379
Остальныя доски . . . . .	1227.536	1227.651
Итого . . . . .	2333.678	2357.550

Въ Бѣломорскихъ же портахъ общее число стандартовъ (и ихъ распредѣленіе по размѣрамъ), предложенныя 18 главнѣйшимъ заводамъ къ продажѣ на открытіе воды на 1908 и 1909 гг. выразилось въ такихъ цифрахъ:

	1908 г.	1907 г.
Красныя дильсы . . . . .	39.890	35.313
» баттенсы . . . . .	12.474	10.915
» бордсы . . . . .	29.708	31.027
Бѣлыя дильсы . . . . .	13.465	8.785
» баттенсы . . . . .	5.376	3.910
» бордсы . . . . .	14.035	10.128
Итого . . . . .	114.948	100.078

Изъ этихъ сравнительныхъ данныхъ видно, насколько значительная пропорція дильсовъ замѣчается въ бѣломорскомъ пильномъ товарѣ. Если же вспомнить, что удѣлы на сѣверѣ заготовляютъ комлевый лѣсъ отъ 6<sup>1/2</sup> верш. на 10 аршинахъ, тогда какъ частныя лѣсопромышленники отъ 6 верш. и лишь частью 5<sup>1/2</sup> верш., то станетъ яснѣе, что въ отношеніи экспорта толстыхъ шпоровыхъ досокъ Скандинавіи и Финляндіи, истратившимъ порядочно свои лѣсные запасы, съ нами конкурировать и мечтать не приходится.

Во всякомъ случаѣ, громадныя лѣсныя массивы Русскаго сѣвера въ болѣе или менѣе ближайшемъ времени призваны будутъ сыграть большую роль въ дѣлѣ увеличенія лѣсныхъ доходовъ Имперіи.

Въ ряду общихъ мѣръ, какія могли бы способствовать поднятію вообще доходности лѣсовъ нашего сѣвера, можно, между прочимъ указать на слѣдующее: большую соорганизованность нашихъ бѣломорскихъ заводчиковъ, лучшую оборудованность Архангельскаго порта, развитіе отечественнаго торговаго флота, такъ какъ только при развитіи его наши товары не будутъ служить грузомъ обратныхъ фрахтовъ для другихъ государствъ, а напротивъ получивъ возможность отправлять товары на своихъ судахъ, мы, избавимся отъ зависимости отъ состоянія чужихъ транспортныхъ средствъ и сами будемъ получать отъ другихъ странъ обратные грузы въ видѣ необходимыхъ предметовъ.