

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

GEORGES MARTIN

Le mouvement des navires dans les ports russes depuis 50 ans

Journal de la société statistique de Paris, tome 31 (1890), p. 135-137

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1890__31__135_0

© Société de statistique de Paris, 1890, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

II.

LE MOUVEMENT DES NAVIRES DANS LES PORTS RUSSES DEPUIS 50 ANS.

Le journal *la Russie commerciale*, qui paraît en français à Odessa, contient, dans son numéro du 31 janvier (12 février) 1890, un tableau fort intéressant du mouvement des navires de commerce entrés dans les ports de la Russie en 1837, 1847, 1857, 1867, 1876 et 1887. « Il a été fait, dit le journal, sur les données du Comité statistique du département des douanes russes, et distingue les navires en navires de cabotage et navires au long cours (ou plus exactement navires venant de l'étranger). Il groupe les résultats par mer : 1° mer Blanche ; 2° mer Baltique ; 3° mer Noire et mer d'Azov ; 4° mer Caspienne.

Nous ne pouvons pas malheureusement copier ici ce tableau en entier ; mais nous en extrayons les principales données.

La première place appartient à la mer Baltique pour le nombre des navires arrivant de l'étranger. Viennent ensuite la mer Noire et la mer d'Azov. Mais en revanche, excepté en 1837 et en 1876, les navires qui font le commerce de la mer Noire et de la mer d'Azov sont de dimensions plus considérables, de sorte que leur tonnage est aussi plus grand.

Comme importance, le port de Saint-Petersbourg et Cronstadt a constamment tenu le premier rang jusqu'en 1887, où il a été détrôné pour le tonnage par le port

d'Odessa et pour le nombre de navires par celui de Riga. Les ports de Riga et d'Odessa se sont, pendant le dernier demi-siècle, disputé la seconde place, Riga étant plus important comme nombre, mais l'étant moins comme tonnage.

Le port d'Arkhangel, sur la mer Blanche, s'est moins développé que les ports situés sur des mers plus chaudes. Il occupait, en 1837, le 4^e rang et n'a plus, en 1887, que le 8^e, comme nombre de navires, et le 10^e comme tonnage. Quant au commerce international de la mer Caspienne, il est nécessairement restreint. Bakou est le principal port ; il avait, en 1887, le 9^e rang comme nombre de navires et le 12^e comme tonnage. Par contre, il était le plus important de tout l'empire russe pour le cabotage, avec 4,067 navires et 610,309 tonneaux. Après lui venaient Astrakhan, puis Odessa. La mer Noire avec la mer d'Azov tiennent la première place pour le cabotage. Vient ensuite la mer Caspienne ; la mer Baltique n'a que le troisième rang.

Afin de mieux donner une idée du développement des ports russes au point de vue du commerce international, nous avons groupé les chiffres suivants :

PORTS.

ANNÉES.		Arkhangel.	Cronstadt et Pétersbourg.	Riga	Odessa.	Bakou.
—		—	—	—	—	—
1837 .	{ Nombre .	353	1,240	1,149	814	180
	{ Tonnage .	29,948	124,719	76,444	107,417	5,289
1847 .	{ Nombre .	820	2,986	2,456	1,619	67
	{ Tonnage .	58,720	224,669	141,210	212,234	1,665
1857 .	{ Nombre .	725	2,320	1,709	1,228	214
	{ Tonnage .	58,740	228,374	123,621	210,766	6,990
1867 .	{ Nombre .	723	2,841	1,937	1,380	»
	{ Tonnage .	60,396	345,529	177,840	329,833	»
1876 .	{ Nombre .	773	2,803	2,643	1,166	372
	{ Tonnage .	87,783	557,098	446,754	476,309	22,760
1887 .	{ Nombre .	554	2,001	2,080	1,385	548
	{ Tonnage .	67,536	536,434	462,157	739,177	58,927

MERS.

ANNÉES.		Mer Blanche.	Mer Baltique.	Mer Noire et Mer d'Azov.	Mer Caspienne.	TOTAL.
—		—	—	—	—	—
1837 .	{ Nombre .	378	2,925	1,701	270	5,274
	{ Tonnage .	33,600	228,897	193,552	13,385	469,434
1847 .	{ Nombre .	824	6,231	4,268	110	11,433
	{ Tonnage .	59,294	419,023	486,338	4,940	969,595
1857 .	{ Nombre .	779	4,680	3,049	340	8,848
	{ Tonnage .	63,864	395,257	395,326	12,966	767,403
1867 .	{ Nombre .	841	5,768	4,438	»	11,047
	{ Tonnage .	70,089	607,609	708,060	»	1,386,758
1876 .	{ Nombre .	933	7,379	5,398	740	14,450
	{ Tonnage .	102,126	1,263,253	938,995	57,861	2,363,235
1887 .	{ Nombre .	655	6,424	5,434	1,146	13,659
	{ Tonnage .	85,102	1,464,688	1,886,601	137,960	3,574,351

Le tableau dont nous avons extrait ces chiffres ne fait aucune distinction entre les navires russes et ceux des autres pays. Mais, dans l'article qui l'accompagne, nous lisons :

« Notre marine marchande ne répond pas aux exigences de notre commerce extérieur ; la plupart des navires russes s'occupent de cabotage, un petit nombre seulement prend part au commerce extérieur, de sorte que l'exportation et l'importation se font par l'intermédiaire des navires étrangers.

« La somme des navires à vapeur et à voile, tant étrangers que russes, qui ont fait, en 1888, le commerce extérieur dans toutes les mers russes, sauf la mer Caspienne, nous est donnée par les chiffres suivants :

	Navires	Leasts
Il est entré.	13,936	4,086,750
Ont quitté les ports .	13,791	4,050,000

« Dans cette quantité le nombre des navires russes était :

	Navires	Leasts.
Pour l'arrivée.	1,506	300,700
Pour le départ	1,445	276,000

En d'autres termes, si l'on prend l'ensemble des navires qui ont fait le commerce extérieur de la Russie, nous voyons que les navires russes ne forment que les 11 p. 100 de toute la quantité et les 7 p. 100 de tout le tonnage, tandis que les navires étrangers forment les 89 p. 100 de la quantité, et les 93 p. 100 de tous les chargements faits dans le courant de l'année 1888.

« Cette prépondérance des navires étrangers dans le commerce extérieur de la Russie coûte à celle-ci assez cher, le commerce se trouve en quelque sorte entre les mains des étrangers, auxquels la Russie paie 75 millions de roubles de fret par an. »

Georges MARTIN.
