

## Р Ы Н К И И Ц Е Н Ы.

---

### Перспективы экспорта бумаги в Персию.

Вопрос экспорта русской бумаги на Восток, главным образом в Персию, не является новым и возник еще в начале текущего столетия на ряду с общим развитием русско-персидской торговли.

Однако, незначительная емкость бумажного рынка Персии и все возрастающий спрос на бумагу со стороны внутреннего рынка не стимулировали развития экспорта, и вывоз бумаги в Персию вплоть до 1910 г. носил характер отдельных случайных продаж. Между тем, русская бумага с самого начала ее появления на персидском рынке приобрела большую популярность и успешно конкурировала по своему качеству с бумагой, ввозимой из других стран. К тому же следует учесть, что затруднительные и сложные способы транспортирования сравнительно дешевого груза — бумаги из европейских стран ставили русскую бумагу также и в отношении цены в особенно благоприятное положение, и по мере роста потребления бумаги в Персии, экспорт из России возрастал.

С течением времени случайные запродажи русской бумаги в Персию приняли характер систематического вывоза; образовался ряд специальных персидских фирм—импортеров, и русская бумага завоевала прочное положение на персидском рынке. Небезинтересным является тот факт, что инициатива расширения сбыта русской бумаги на персидском рынке принадлежала не экспортерам, как это обычно бывает в международной торговле, а импортерам, что объясняется вышеизложенными причинами.

Экспорт русской бумаги и картона в Персию с 1910 г. по 1916 г. включительно по данным нашей таможенной статистики представляется в следующем виде:

1910 г. — 643 тонны	1914 г. — 578 тонн
1911 г. — 505 тонн	1915 г. — 535 „
1912 г. — 466 „	1916 г. — 135 „
1913 г. — 428 „	

По данным «Tableau Général du Commerce avec les pays étrangers» ввоз бумаги и картона в Персию в 1913—14 г. выразился в количестве 815,5 тонн <sup>1)</sup>, из которых на долю импорта из России падает 691,7 тонн, что составляет 84,8% всего ввоза.

<sup>1)</sup> 274 670 батманов. Батман — персидская мера веса = 2,97 кг.

Колебания размеров импорта бумаги из России в указанный период объясняются то усиливавшейся, то ослабевавшей конкуренцией со стороны Англии и Германии, которые, не в пример русским промышленникам, всемерно старались овладеть персидским бумажным рынком. Последнее, впрочем, отражает общую политику европейских стран в отношении отсталых стран Востока. Следует отметить, что в отличие от царской России и Англии, Германия проводила линию не столь политического, как экономического влияния в Персии, что, несмотря на сильнейшее противодействие со стороны России и Англии, ей удавалось. В частности, в отношении экспорта бумаги в Персию, германские промышленники проявили большую настойчивость и успешно конкурировали в отношении цен с английскими экспортерами.

Импорт бумаги Персией по сортам представляется, примерно, в следующем виде:

Писчей бумаги около . . . . .	40%
Печатной (листовой) около . . . . .	35%
Оберточной около . . . . .	10%
Альбомной „ . . . . .	10%
Картон „ . . . . .	5%

Кроме того, до 1912 г. в Персию ежегодно ввозилось до 45 млн. папиросных гильз. С 1913 г. ввоз гильз из России значительно сократился, в виду усиления ввоза папиросной бумаги из Франции.

Как уже было отмечено, по данным таможенной статистики, 1916 год характеризуется резким снижением вывоза нашей бумаги в Персию. Не останавливаясь на общеизвестных причинах, вызвавших общий экономический кризис, т.е. последствиях длительной империалистической, а затем гражданской войны, отметим, что в период с 1920 по 1923 г. вывоз бумаги и бумажных изделий из СССР в Персию был крайне незначителен. Так, по данным А. С. Свентицкого <sup>1)</sup> экспорт бумаги в указанный период выразился в следующих количествах: 1920 — 21 г. — 78,7 тонны, 1921—22 г. — 57,4 тонны.

Между тем, рост грамотности и общей культурности населения и, как следствие этого, рост потребления бумаги, — параллельно со снижением ввоза бумаги из России, вызывали усиление ввоза из других стран, ибо отсутствие бумажного производства внутри страны вынуждало покрывать всю потребность путем импорта. Так, общий импорт бумаги Персией, выразившийся в 1913—14 г. в количестве 815,5 тонн, возрос в 1924—25 г. до 1762,7 тонн, т.е. более чем вдвое.

Рост ввоза бумаги в Персию и экспорт отдельных стран характеризуется следующей таблицей, составленной на основании официальных данных, опубликованных в отчетах персидских таможен («Tableau général du commerce avec les pays étrangers» <sup>2)</sup>).

<sup>1)</sup> «Персия», стр. 79.

<sup>2)</sup> Д. Шморгонер. «Персия, СССР и Англия»

В этой таблице персидские меры веса—батманы — переведены в тонны.

Страны.	1924—25 г.		1923—24 г.		1913—14 г.	
	тонн.	В % к итогу.	тонн.	В % к итогу.	тонн.	В % к итогу.
1. СССР . . . . .	784 <sup>1)</sup>	44,46	525	58,23	692	84,84
2. Германия . . . . .	521	29,54	114	12,63	22	2,67
3. Англия и Индия . . . . .	178	10,09	158	17,55	83	10,15
4. Франция . . . . .	62	3,51	15	1,69	10	1,24
5. Реэкспорт из Турции . . . . .	218	12,40	89	9,90	9	1,10
Итого . . . . .	1763	100	901	100	816	100

Из приведенной таблицы явствует, что экспорт из СССР бумаги и картона в 1924—25 г. превзошел довоенный вывоз. Далее, из анализа приведенных данных следует, что, несмотря на достигнутые успехи, вывоз бумаги из СССР по сравнению с возросшим потреблением импортной бумаги в Персии заметно отстал и, если ввоз из России в 1913 г. покрывал на 84,8 % потребность персидского рынка в импортной бумаге, то в 1924—1926 г. участие СССР в снабжении персидского рынка снизилось до 44,4 %. Также относительно снизился ввоз бумаги из Англии и Индии, что объясняется сильной конкуренцией со стороны Германии, значение которой на бумажном рынке Персии в последние годы значительно усилилось и, как это видно из приведенной таблицы, ввоз германской бумаги в 1924—25 г. занял второе после СССР место. Несмотря на столь значительный рост ввоза германской бумаги, а также бумаги из других европейских стран, эффект этот основан исключительно на случайных факторах и крепкого экономического базиса под собой не имеет. Высокие цены на бумагу, ныне существующие на персидском рынке (240 кран—65 руб.—за 100 кг газетной листовой на Пехлевийском рынке и 180 кран—49 руб. в Тавризе, и 288 кран—78 руб.—за 100 кг писчей №№ 6 и 7 бумаги в Тегеране) <sup>2)</sup> дают возможность с лихвой покрыть огромные расходы по дальнему транспортированию и делают импорт бумаги достаточно рентабельным.

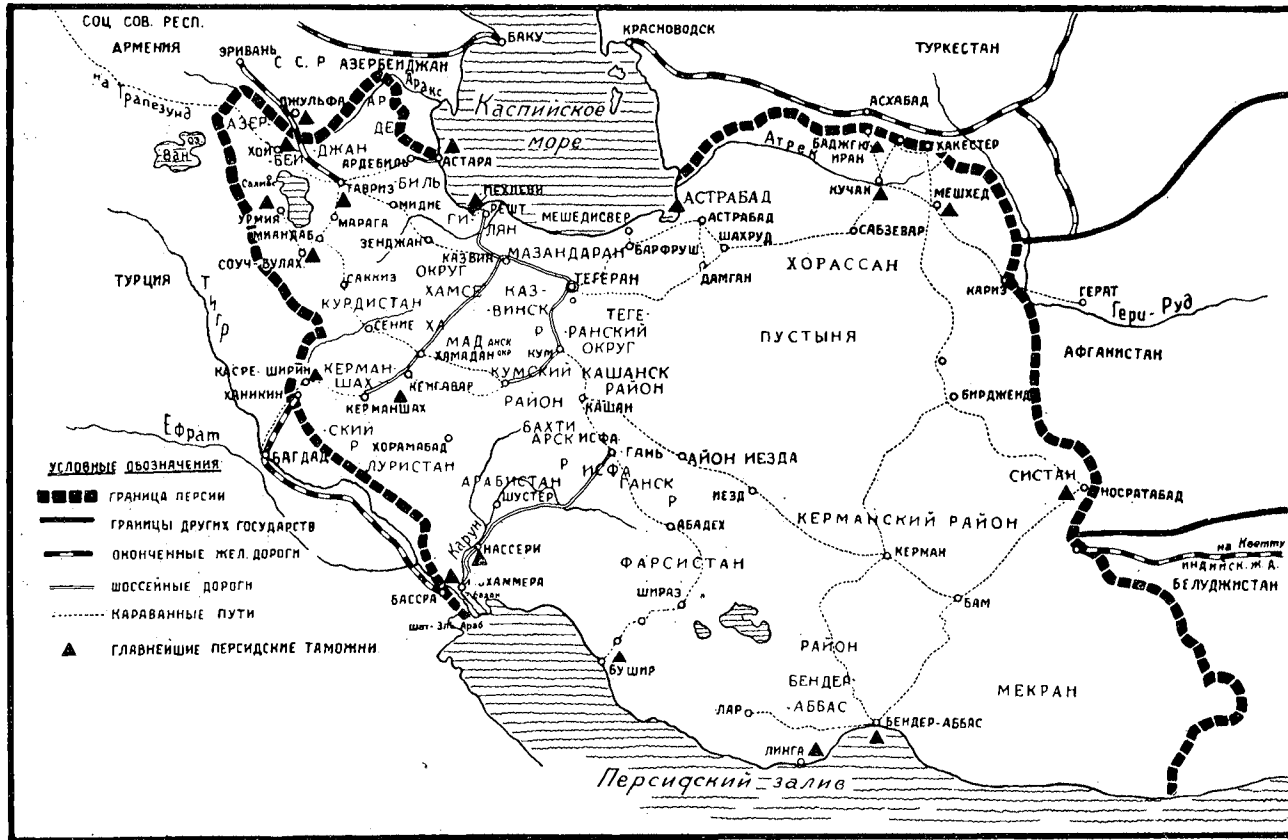
Дальнейшее развитие экспорта европейской бумаги в Персию почти исключительно зависит от роста производства и экспортных ресурсов советской бумажной промышленности, ибо выгодное географическое положение СССР несравненно удешевляет стоимость расходов по транспортированию, что в данном случае играет доминирующую роль.

<sup>1)</sup> По данным Статотдела Главн. Там. Управл. вывоз СССР бумаги и картона в Персию в 1924—25 гг. определяется в количестве 871 тонны на сумму 360.143 руб.

<sup>2)</sup> 1 кран = 27 копеек. 1 фунт стерлингов = 45 кран.

Цены и курсы взяты из «Конъюнктурного обзора стран Востока» № 8/12 и приложение к № 15.

Оставаясь на вопросе транспорта, мы считаем необходимым привести сравнительные данные о стойкости провоза советской бумаги—по-



Заимствовано из карты А. Султан-Заде, дополнено и исправлено авторами.

северным и европейской бумаги—по южным путям Персии. Следует отметить, что в связи с довольно частыми колебаниями размеров стоимости провоза грузов по персидским путям, вследствие зависимости от времени

года, стоимости фуража и других причин, очень трудно поддающихся учету, нижеприводимые данные следует рассматривать, как ориентировочные, исчисленные по данным конъюнктурных обзоров Российско-Восточной Торговой Палаты за 1926 г. Морские фрахты основаны на котировках лондонского и гамбургского фрахтовых рынков.

Наиболее дешевый и краткий путь для снабжения бумагой центральной Персии и в частности Тегерана, где сосредоточены главные издательства,—это путь Баку—Пехлеви—Решт—Тегеран. Расстояние между Пехлеви—Тегеран—390 километров. Стоимость провоза выразится, примерно в следующих суммах:

1) Морской фрахт Баку—Пехлеви, считая погрузку в Баку и страховку, около . . . . .	15 руб. за тонну <sup>6)</sup>
2) Перевозка Пехлеви—Тегеран от 8 до 10 кран за пуд, что составляет около . . . . .	145 " " "
<hr/>	
И т о г о . . . . .	160 руб. за тонну.

Продолжительность морского пути Баку — Пехлеви, — одни сутки, а Пехлеви—Тегеран—6—7 суток.

Другой путь из СССР в Персию — Джульфа — Тавриз (расстояние 140 километров). Стоимость провоза 1,5—2 крана за пуд, что составляет около 27 руб. за тонну. Железнодорожный фрахт Джульфа — Тавриз — 1½ крана за пуд. Кроме того, СССР связывается с Персией также через Полторацк—Мешед. Последний путь для провоза бумаги значения не имеет.

Так как транзит бумаги через СССР закрыт, европейская бумага проникает в Персию, главным образом, через порты Персидского залива. Путь следования германской бумаги следующий: Гамбург — Анвер — Порт Саид—Бушир Мохаммер—Бассра. Английская и французская бумага следуют: Английский Порт—Марсель—Бушир—Бассра, или Англия—Анвер—Бендер Аббис—Бассра.

Путь Индии:—Бомбей—Бендер—Бушир—Бассра, или Дуздаб-Карачи. Ввоз бумаги из Турции и других стран производится также через Трапезунд, но путь этот чрезвычайно длителен и неудобен.

Основной путь следования европейской бумаги в Персию—это Бассра—Багдад—Тавриз и Бассра—Багдад—Тегеран.

Расстояние между Багдадом и Тавризом определяется в 800 километров. От Бассра до Багдада бумага перевозится по Иракской железной дороге, или водным путем по Тигру.

Стоимость провоза от европейских портов до Тавриза исчисляется, приблизительно, в следующих суммах:

1) Морской фрахт от европейских портов до Бассра около 3 фунтов 5 шиллингов.

<sup>6)</sup> По X классу провоз бумаги Баку—Пехлеви стоит 4 р. 78 к. за тонну и разные расходы по взвешиванию, погрузке, местным сборам и проч. 7 р. 83 к. (!) (Справочник «Каспар» 1926 г.

2) Жел.-дор. провоз Бассра — Багдад 11 рупий, или около 1 англ. фунта за тонну (водный путь по Тигру не дешевле).

3) Провоз от Багдада до Тавриза около 23 кран за пуд, или около 31 англ. фунтов 15 шилл. за тонну. Итого около 36 англ. фунт.

Стоимость провоза от Бассра до Тегерана складывается из тех же элементов и выражается в сумме около 30 кран на пуд, или около 41 англ. фунт. на тонну. Грузы, перевозимые водными, железнодорожными, автомобильными и гужевыми путями, находятся в пути до 40 дней.

В последний год усиленно используется новый путь—Париж—Бейрут морем и далее Дамаск—Багдад—Тегеран, но этот путь имеет значение, главным образом, для пассажирского сообщения.

Наконец, стоимость перевозки бумаги от Трапезунда до Тавриза около 25 кран за пуд, т.-е. около 34 англ. фунт. за тонну.

Изложенное дает основание заключить, что возможности для конкуренции германской и английской бумаги на персидском рынке крайне ограничены. При уравнивании цен европейской и советской бумаги сиф Баку и европейские порты, стоимость транспортных расходов дает преимущество советской бумаге, в среднем, приблизительно на 20 англо-фунтов, т.-е. почти на полную стоимость полутора тонн газетной бумаги сиф европейский порт.

Необходимо, однако, учесть, что при калькуляции стоимости транспортных расходов в СССР нами не учтен ж.-д. фрахт от фабрик до Баку. Стоимость такового в среднем выражается в сумме около 50 руб. за тонну. Принимая эту поправку, а равно учитывая, что себестоимость нашей бумаги значительно выше заграничной и что, помимо транспортных, существует еще ряд накладных и «накладных» расходов, все же экспорт советской бумаги в Персию является возможным, а при наличии экспортных ресурсов — даже необходимым.

Касаясь последнего вопроса, надо иметь в виду быстрый рост нашего производства писчей и печатной листовой бумаги, являющихся основными сортами, ввозимыми Персией. По пятилетнему плану развития нашей бумажной промышленности потребность внутреннего рынка в этих сортах бумаги будет полностью удовлетворена в течение ближайших лет, а при столь огромных размерах производства и разумной экономии во внутреннем потреблении, количество бумаги, необходимое для покрытия полной потребности персидского рынка может быть нами вывезено.

Последнее, конечно, обуславливается обязательным проведением ряда мероприятий внутреннего порядка, содействующих экспорту, а в первую очередь удешевлением транспортных расходов по экспорту бумаги.

*С. Гурович и И. Молодов.*