

4050677 5-й экз



Новый Восток

Журнал

Научной Ассоциацией
Востоковедения
Сююза С. С. Р.
Основан
М. Павловичем



Nouvel Orient

Кн. 20-21

МОСКВА

1928

С. ЗАЩУК.

Торговля средней Азии с сопредельными странами Востока.

Обрабатывающая промышленность Персии, Афганистана и Зап. Китая пока еще находится в стадии начального развития. Вследствие незначительности объема фабрично-заводского производства, потребности его в сырье крайне ограничены. За покрытием спроса со стороны имеющейся местной кустарной промышленности, товарные излишки сырьевой продукции сельского хозяйства (хлопок, шерсть, кожи и т. п.), составляющего главное занятие жителей указанных стран, не могут найти применения на внутреннем рынке.

Вследствие бедности населения, возможности размещения внутри страны некоторых продуктов сельского хозяйства потребительского значения (рис, сухие и свежие фрукты и т. п.), а также кустарного производства (сафьян, ковры) тоже весьма ограничены. Изжитие форм натурального хозяйства, во многих районах указанных стран еще господствующих, а равно дальнейшее развитие их производительных сил возможно, по указанным причинам, только при условии экспорта излишков сырьевых и потребительских товаров на внешние рынки.

Наибольшая рентабельность вывоза за границу обеспечивается в тех случаях, когда этот вывоз происходит в направлениях, в которых он может быть произведен с наименьшими затратами на фрахт и в кратчайший срок. Последнее условие необходимо для ускорения оборотов вкладаемых в торговлю капиталов, которые в указанных странах в общем не велики и обходятся к тому же по ряду причин очень дорого.

Для северо-восточной Персии, северного Афганистана и некоторых районов Зап. Китая (Кашгарского и Илийского округов Синьцзянской провинции) наиболее выгодным, в силу географического их положения и при нынешних условиях транспорта, является вывоз излишков продукции в направлении на советскую Среднюю Азию, используя имеющуюся в ней сеть железных дорог.

Остановим наше внимание на характеристике тех моментов, которые позволяют сделать такой вывод.

Северо-восточная Персия, с ее Хорасанской и Астрабадской провинциями, граничащая на протяжении свыше 700 верст с Туркменской

ССР, может поддерживать связь с внешним миром в 5-ти направлениях: 1) на запад, через Тегеран и далее на Тавриз — Эрзерум к Трапезунду, на Черном море; 2) на юго-запад в направлении к Персидскому заливу (порты Бушир и Бендер-Аббас); 3) на юго-восток, в направлении на Белуджистан, где от ст. Дуздаб начинается сеть англо-индийских жел. дорог; 4) на северо-восток, в направлении к расположенным в пределах Туркменской ССР станциям Ср.-Аз. жел. дороги; наконец, 5) на северо-запад, в направлении на Баку — Тифлис — Батум на Черном море.

Рассмотрим возможности транспортирования грузов в каждом из названных направлений.

Из торгового центра северо-восточной Персии, столицы Хорасанской провинции, г. Мешед, в Тегеран ведет сравнительно удовлетворительная колесная дорога через Нишабур, Сабзевар и Шахруд (так наз. «царская дорога»), но протяжение ее очень велико — около 560 англ. миль. Затем, из Тегерана до Тавриза насчитывают около 365 англ. миль и от Тавриза до Трапезунда — еще до 500 англ. миль. Таким образом, весь путь от Мешед до Трапезунда имеет протяжение свыше 1.425 англ. миль (или около 2.150 верст) гужевого пути, только на участках Тегеран — Тавриз и Эрзерум — Трапезунд приспособленного под автомобильное движение. Попытки к улучшению указанного пути, правда, делаются, тем не менее, пока что торговое его значение для северо-восточной Персии ничтожно.

Второе направление — к портам Персидского залива — также не представляет удобств. Между северо-восточной частью Персии и югом страны расположена огромная, безводная, трудно проходимая Соленая пустыня (Дашт-и-Кувир). Торговые пути идут в обход ее. Таким образом, чтобы попасть из Мешед в Бушир караваны должны идти опять-таки вышеупомянутой «царской» дорогой на Тегеран, а оттуда на Кум — Исфаган — Шираз — Бушир. Общая длина этого пути около 1.320 англ. миль (т.-е. около 2.000 верст). Пользование им для вывоза громоздких продуктов сельского хозяйства столь же невыгодно, как и путем на Трапезунд. Другой порт Персидского залива, Бендер-Аббас, расположен, примерно, на таком же расстоянии от Мешед. Путь от Мешед до этого порта проходится в 90 дней, а провоз туда груза обходится от 23 до 30 фран.

Гораздо большее значение для торговли северо-восточной Персии имеет третий путь — в направлении на юго-восток к ст. Дуздаб. Путь этого, во-первых, почти в три раза короче двух вышеупомянутых направлений (570 англ. миль, или около 750 верст), во-вторых, этим путем ведутся торговые сношения с Индией, всячески поощряемые со стороны нашего главного конкурента на персидском рынке — Англии. Караваны проходят расстояние от Мешед до Дуздаба летом в 75 дней, а зимой —

в 51 день, а фургоны — в 35 дней. Провоз пуда груза обходится на верблюдах 10—11 кран (2 р. 30 к. — 2 р. 55 к.) и на фургонах — 17,5 кран (4 р. 02 к.¹⁾).

В те годы, когда торговля с Россией приостанавливалась, северо-восточная Персия делала попытки развивать свой экспорт в указанном направлении. Если в 1914—15 г. вывоз на Дуздаб определялся всего в сумме 224 тыс. кран, то в 1921—22 г. — год наибольшего упадка торговли с Россией, — вывоз этот достиг огромной цифры в 10.282 тыс. кран (через Сеистанскую и Дуздабскую таможни, по данным персидской таможенной статистики), т.е. увеличился почти в 50 раз. Вывоз хлопка с 20 тыс. пуд. в 1920 г. увеличился к 1922 г. до 245 тыс. пуд. Однако, для ряда товаров и прежде всего для хлопка вывоз в указанном направлении являлся крайне невыгодным. Прежде всего, стоимость фрахта в 2 р. 50 к. с пуда для хлопка настолько велика, что производителю при этом условии, приходится платить цену, не оправдывающую расходов производства. Затем, индийский рынок, выход на который таким путем обеспечивается, имея в достаточном количестве собственный хлопок, весьма мало интересуется хлопком из Персии. Также неблагоприятно указанное направление и для большинства других грузов из северо-восточной Персии. Только ценные товары, как ковры или шелковые кустарные ткани, представляется целесообразным, в известной части, везти на Дуздаб. Как только представилась возможность возобновить экспорт сырьевых товаров в СССР, вывоз их на Дуздаб стал быстро падать. За первые три квартала 1925—26 г. вывоз хлопка из Хорасана в этом направлении выразился в ничтожном количестве, всего 9.017 пуд., на сумму 556.766 кран, в то время, как в СССР за тот же период было вывезено 201.330 пуд., на сумму 11.556.325 кран (по данным персидской таможенной статистики).

Следует остановиться на двух последних направлениях, ведущих в СССР, т.е. направлении на станции Ср.-Аз. жел. дороги, в Туркменистане, и направлении на Баку — Батум.

Со станциями Ср.-Аз. жел. дороги возможно сообщение из северо-восточной Персии по следующим главнейшим направлениям: 1) морским путем, от Бендер-Грязь, персидского порта на Каспийском море, на ст. Красноводск; 2) дорогой Мешед — Кучан — Баджгиран — Гаудан — ст. Ашхабад, 268 верст (продолжительность пути на верблюдах 12—14 дней, на фургонах — 8—10 дней), стоимость провоза пуда груза на верблюдах 3—5 кран, на фургонах — 3,5—6,0 кран, т.е. соответственно 70 к. — 1 р. 15 к. и 80 к. — 1 р. 38 к., пригодна для колесного движения;

¹⁾ Размер фрахта сильно колеблется в зависимости от времени года и количества предъявляемых к перевозке грузов. Кран мы считаем равным 23 коп.

3) дорогой Мешед — Кучан — Дерез — Люфтабад — ст. Артык, 182 версты (продолжительность пути на верблюдах 8—10 дней, для колесного движения не пригодна); 4) дорогой Мешед — Хакестер — ст. Гинзбург (Каахка) — самая короткая, всего 155 верст, но трудно проходимая на перевалах и, наконец, 5) дорогой Мешед — ст. Душак, 160 верст, тоже проходимой только вьючным путем, но, тем не менее, весьма используемой (на верблюдах — 15 дней — 2,75—3,5 крана с пуда, на катарах — 10 дней пути, 3—4 крана с пуда, т.е. соответственно 63 к. — 80 к. и 69 к. — 92 к.).

Если сравнить все эти направления, скорость прохождения по ним грузов и размеры фрахта с приведенными нами данными, характеризующими сообщение в направлении на ст. Дуздаб, окажется, что при использовании для выхода на внешний рынок станций Ср.-Аз. жел. дороги, персидская торговля получает огромные преимущества. Если принять во внимание, что в 1925—26 г. из северо-восточной Персии ввезено в Туркменистан 15.815 тонн разных товаров, т.е. около 950 тыс. пуд., и принять стоимость провоза до станции Ср.-Аз. ж. д. в среднем в 80 к. с пуда, а до ст. Дуздаб в 2 р. 50 к. с пуда, то окажется, что переброска этой товарной массы в направлении на Туркменистан обошлась около 760.000 руб., а в направлении на Индию стоила бы (если бы вывоз в СССР был закрыт) 2.375.00 руб., т.е. персидский производитель сырья из северо-восточных провинций не добрал бы свыше 1,6 млн. руб. в течение года только на одном фракте. Кроме того, надо было бы учесть еще потери от более медленного обращения торгового капитала и от трудностей размещения некоторых товаров на индийском рынке, не испытываемых в СССР (напр. хлопка).

Последнее — пятое из указанных нами направлений торговли, а именно, путь на Баку — Батум, для большей части северо-восточной Персии также связан с необходимостью использовать вышеуказанные станции Ср.-Аз. жел. дороги. Только из Астрабад-Шахрудского района грузы могут идти на Бендер-Гязь и оттуда прямо морем на Баку. Пользование указанным путем предоставлялось товарам персидского происхождения советско-персидским торговым договором от 3 июля 1924 г. (ст. 8¹⁾). Поскольку здесь пришлось бы касаться вообще проблемы транзита в торговле с Персией, которая далеко отступает от темы нашей статьи, мы не будем далее останавливаться на характеристике указанного пятого направления.

¹⁾ Договор остался не ратифицированным сторонами. Советско-персидским соглашением, подписанным в октябре 1927 г., Персия получила право экспортного транзита ничем неограниченного.

Если, таким образом, экономическое тяготение северо-восточной Персии к Ср. Азии можно считать доказанным, то тем легче установить такое же тяготение к Средней Азии северного Афганистана и Зап. Китая.

Афганистан выхода к морю не имеет. В силу состояния своей экономики ни Зап. Китай, ни Персия не являются рынками сбыта сырьевых излишков Афганистана, и торговля с ними для Афганистана существенного значения не имеет. Таким образом, в качестве внешних рынков для него имеют значение только Средняя Азия, с одной стороны, и Индия, с другой.

От Герата, торгового центра северо-западного Афганистана, до ст. Кушки, Ср.-Аз. жел. дор., всего 130 верст. Дорога приспособляется для автомобильного движения. Другой торговый центр северного Афганистана Мазар-и-Шериф расположен на расстоянии всего в 56 верст от ст. Термез, Ср.-Аз. ж. д. В то же время, от Герата до Кабула — 743 версты, крайне трудной выючной дороги, со многими перевалами, да от Кабула, через Джелалабад и Фирузабад еще 226 верст до ст. Пешавер, Индийских жел. дор., хорошо шоссированной дороги. Таким образом, общее расстояние от Герата до Пешавера 969 верст, т.-е. почти в 5 раз больше, чем до Кушки, не говоря уже о трудностях этого пути. Если взять сообщение от Герата через Саради-Абад, Саадай, Сиех-Аб, Фаррах до Кандагара — 604 версты и от Кандагара через Чаман, Дему-Гуль и Абдул-Рахман до ст. Кветта, Индийских жел. дор. — 217 верст, то, хотя эта дорога легче проходима, чем путь на Кабул — Пешавер и пригодна для колесного движения, тем не менее, и здесь надо пройти путь, длиною 821 в. От Мазар-и-Шерифа до Кабула около 500 верст пути, идущего через перевалы Гиндукушского хребта, а всего до Пешавера, следовательно, 726 верст, т.-е. в 13 раз больше, чем до ст. Термез. Очевидно, и здесь, поскольку речь идет о перевозках таких товаров, как хлопок, шерсть, кожи и т. п., рентабельный экспорт их возможен только в сторону Сред. Азии. Лишь каракуль из северного Афганистана, как более ценный товар, оказывается возможным с выгодой вывозить в Пешавер.

Наиболее удаленными от станций советской сети железных дорог пока еще являются торговые центры Зап. Китая — Кашгар и Кульджа, тем не менее, и для них сообщение с Ср. Азией гораздо доступнее, чем в направлении на восток с портами Тихого океана или на юг — со станциями Индийских жел. дорог.

Из Кашгарского и прилегающих к нему с севера и юга Аксуйского и Хотанского округов Синьцзянской провинции в Ср. Азию ведут два главных пути: 1) на Иркештам и оттуда через Гульчу—Ош к ст. Андижан Ср.-Аз. жел. дороги и 2) на Туругарт через Атбаш—Нарын—Рыбачье—Токмак, к ст. Фрунзе (Пишпек) Семиреченской жел. дор. Первая дорога, считая от г. Кашгара, имеет протяжение 470 верст. Пролегая через очень трудные перевалы, закрытые в течение 3-х зимних месяцев, она сравни-

тельно мало удобна, пригодна только для вьючного движения, провоз грузов по ней занимает 25 — 30 дней, а стоимость провоза пуда обходится 4 р. 50 к. — 5 р. Второй путь, хотя является более длинным — 647 верст, но зато почти на всем протяжении пригоден для колесного движения, открыт круглый год, имеющиеся на нем перевалы трудностей не представляют. Грузы этим путем следуют 15 — 18 дней, а стоимость провоза пуда обходится всего в 2 р. 60 к. Центр Илийского округа — г. Кульджа — расположен на расстоянии в 644 версты от ст. Фрунзе. Путь идет через Хоргос на Джаркент, Алтын-Эмель, Алма-Ату, при чем вся дорога пригодна для колесного движения, хотя находится местами в запущенном состоянии. Грузы следуют 25 — 30 дней (вследствие неудовлетворительной работы транспортных о-в, фактически нередко расходуется больше времени), а стоимость провоза пуда обходится в 2 р. 50 к. — 3 р., в зависимости от времени года.

Условия внешней торговли Зап. Китая с Ср. Азией, как видно из изложенного, относительно хуже, чем Персии или Афганистана, но, если сравнить их с условиями экспорта на восток или юг, преимущества торговых сношений в направлении на Ср. Азию окажутся, тем не менее, чрезвычайно большими. Кульджа от ближайшей ж. д. станции Калган, Китайских ж. д., расположена на расстоянии 3.260 верст, при чем, путь идет через пустыню Гоби. Кашгар, хотя может сообщаться с Индией, но до ближайшей ж. д. станции Индийских ж. д. Рауль-Пинди, расположенной в 200 англ. миль к западу от г. Сринагара, соединенного с ней автомобильной дорогой, надо идти свыше 2-х месяцев исключительно трудными вьючными путями до г. Сринагара, пересекая ледники, через хребет Каракорум, открытый всего в течение 6—7 месяцев в году.

Коммерческое значение этого пути совершенно незначительно¹⁾.

Торговля Зап. Китая на восток, развившаяся в период отсутствия торговых сношений с СССР, стала заметно уменьшаться после того, как последние были восстановлены. Динамика товарообмена Илийского района Зап. Китая с востоком и с СССР характеризуется (по данным китайских таможен) следующими цифрами (в тыс. илийских тенг):

Годы.	Экспорт.		Импорт.	
	На Восток.	В СССР.	С Востока.	Из СССР.
1924	1.400	4.310	2.900	975
1925	1.138	6.790	4.900	1.138

¹⁾ Подробное описание условий сообщения Индии с Кашгаром в указанном направлении через Сринагар — Джилгит — Балтит (Хунза) и перевал Минтака имеется в книге Р. Т. Etherton'a „In the Heart of Asia“. London, 1925.

До Балтита англичанами сооружена стратегическая хорошо содержимая дорога в начале 90-х годов прошлого столетия.

Импортировался в востока, главным образом, чай (в 1925 г. на 4,5 млн. ил. тецз); если этот товар, как не производящийся в СССР, откинуть, то огромное преобладание торговли с СССР над торговлей с востоком, в особенности по экспорту, станет совершенно очевидным. Здесь наблюдается такое же явление перехода торговли на нормальное русло, которое отмечено нами в отношении северо-восточной Персии, прекратившей экспортные операции в несвойственных им направлениях после возобновления торговли с Ср. Азией.

Если, таким образом, географическое положение и состояние транспорта властно диктуют северо-восточной Персии, северному Афганистану и Зап. Китаю необходимость излишки своей продукции направлять в сторону Средней Азии, состояние народного хозяйства последней не позволяет использовать импорт для своих собственных нужд, а вынуждает большую часть завозимых грузов направлять по железным дорогам, далее транзитом, в промышленные центры Советского Союза. Происходит это по той причине, что экономика Средней Азии сравнительно немногим отличается от экономики указанных сопредельных стран Востока. В средне-азиатских республиках так же, как и в этих странах, почти еще не имеется своей фабрично-заводской обрабатывающей промышленности. Индустриализация Средней Азии, хотя поставлена на очередь, и первые шаги в этом направлении уже сделаны (пуск Каунчинского сахарного завода, восстановление цементного завода в Хилкове, постройка табачной фабрики в Ташкенте, приступ к постройке текстильных фабрик в УзССР и ТССР, расширение стекольного завода в Ашхабаде и т. д.), тем не менее, потребует для своего осуществления ряда лет, да и размеры ее не могут достигнуть таких пределов, при которых Ср. Азия могла бы использовать для своих нужд все сырьевые ресурсы сопредельных стран, тем более, что Ср. Азия имеет свою огромную сырьевую продукцию, которая лишь в ничтожной доле используется на месте, вследствие чего средне-азиатские республики сами являются сырьевой базой для промышленности Советского Союза.

С другой стороны, Ср. Азия, в силу той же общности экономических условий, и для экспорта в сопредельные страны из собственных ресурсов может выделить очень немногое. Огромное большинство товаров, экспортируемых по средне-азиатской границе Союза на рынки северо-восточной Персии, Афганистана и Зап. Китая, не средне-азиатского происхождения, а проходят через Ср. Азию транзитом из промышленных районов Союза. Таким образом, для большинства товаров как в импорте, так и в экспорте, Средняя Азия играет только роль того моста, по которому происходит смычка отсталого хозяйства сопредельных с ней районов восточных стран с более развитым промышленным хозяйством центра Советского Союза.

Общие итоги торговли Ср. Азии с сопредельными странами выражались в 1913 г. в следующих размерах (в тыс. зол. рублей):

В в о з.	Из Персии.	Из Афганистана.	Из Зап. Китая.	Всего.	0/00.
Жизненные припасы	548	661	224	1.433	6
Сырье и полуфабрикаты	3.421	4.554	5.815	13.790	58
Животные	2.781	786	1.836	5.403	23
Прочие	937	298	1.971	3.206	13
Итого	7.687	6.299	9.846	23.832	100
0/0	33	26	41	100	
В ы в о з.					
Жизненные припасы	3.294	376	594	4.264	16
Сырье и полуфабрикаты	1.350	97	496	1.943	8
Изделия	5.285	5.472	7.289	18.046	72
Прочие	856	1	48	905	4
Итого	10.785	5.946	8.427	25.158	100
0/0	43	24	33	100	
Общий оборот	18.472	12.245	18.273	48.990	
0/0	38	25	37	100	

В привозе из сопредельных стран наибольшие обороты падали, таким образом, на Зап. Китай (41%), а в вывозе — на Персию (43%). В общем обороте, доли этих стран были почти равны. Общий оборот по средне-азиатской границе достигал почти 50 млн. рублей.

В привозе из сопредельных стран преобладали сырье и полуфабрикаты (58%), и животные (23%); в вывозе в эти страны — фабрично-заводские изделия (72%), и жизненные припасы (16%). Относительное значение последней группы объясняется тем, что в нее включен сахар, составлявший крупную статью русского экспорта.

По главнейшим видам товаров привоз и вывоз по средне-азиатской границе в 1913 году распределялся следующим образом (см. след. стр.):

Таким образом, в привозе из Персии преобладали сухие фрукты и кишмиш, хлопок, шерсть, свежие фрукты (апельсины, лимоны), овчина и козлина. Из Афганистана, на ряду с хлопком, шерстью и сухофруктами, поступало относительно большое количество орехов (фисташки) и миндаля, а равно кунжутного семени и ввозился каракуль. Наконец, в привозе из Зап. Китая относительно меньшее значение имели сухие фрукты и хлопок, но зато преобладала шерсть, овчина и козлина, и войлочные изделия. Оговариваемся, что ценностные соотношения отдельных товаров были бы несколько иные, чем приводимые нами количественные.

Привоз в Ср. Азию из сопредельных стран (в килограммах ¹).

Наименование товаров.	Из сев- восточн. Персии.	Из Афга- нистана.	Из Западн. Китая ²).	Всего.
Хлопок	5.607.939	2.993.773	1.808.024	10.409.736
Сухие фрукты и кишмиш	8.892.276	1.153.332	745.863	10.791.471
Шерсть и пуша	1.104.000	2.611.693	3.072.134	6.788.827
Орехи и миндаль	258.886	637.460	62.441	958.787
Фрукты свежие	2.654.264	128.583	63.325	2.846.172
Овчина и козлиная	516.855	206.044	1.801.931	2.524.830
Семя кунжутное	9.631	2.792.331	5.618	2.807.580
Гумми драгант	94.971	—	—	94.971
Каракуль	—	126.290	—	126.290
Пушнина	—	21.081	4.767	25.848
Ковры шерстяные	28.059	63.718	181.048	272.825
Войлочные изделия	57.887	80.475	453.382	591.744
Лошади (голов)	2.076	29	2.568	4.673
Крупный рогатый скот (голов)	17.481	—	11.192	28.673
Мелкий скот (голов)	360.491	102.393	240.431	703.315

Вывоз из Ср. Азии в 1913 г. в сопредельные страны (в килограммах ¹).

Наименование товаров.	В северо- восточн. Персию.	В Афгани- стан.	В Западн. Китай.	Всего.
Сахар	11.567.146	1.605.437	357.248	13.529.831
Ткани хл.-бумажные	2.031.317	1.745.158	629.418	4.405.893
Металлы и металлическ. изделия	725.437	188.992	492.596	1.407.025
Лом металлический	424.127	4.619	367.828	796.575
Керосин	2.245.747	226.732	140.524	2.613.003
Фарфор и фаянс	305.929	59.918	30.254	396.101
Стеклянные изделия	316.445	1.687	16.855	334.987
Спички	421.932	50.876	52.383	525.191
Мыло	78.313	5.209	16.364	99.886
Парфюмерия	15.708	—	35.947	51.105
Писчебумажные товары	41.032	—	18.411	59.442
Резиновые изделия	5.143	2.293	5.078	12.514
Соль	3.303.104	26.519	14.136	3.343.759
Мука пшеничная	822.325	—	731.351	1.553.676

¹) Сведения за 1913 г. получены сложением данных по отдельным таможенным.²) Даются данные о привозе только из Кашгара и Кульджи, т.е. без Чугучакского района, как не тяготеющего к Средней Азии, а ведущего торговлю на г. Семи-палатинск.

Преобладающими товарами в вывозе являлись сахар и хлопчатобумажные ткани. Относительное значение последних было особенно велико в экспорте в Афганистан. Соль вывозилась из Красноводска на б. Лианазовские рыбные промыслы на Каспийском море у персидского побережья. Вывоз разного рода фабрично-заводских изделий (силикаты, металлы, спички и т. д.) происходил, примерно, в одинаковых долях по всем сопредельным странам. Только в вывозе в Афганистан номенклатура вывозимых товаров была несколько менее развитой. Это обстоятельство объясняется тем, что, вообще, торговля с Афганистаном была до войны относительно слабо развита. Россия не имела даже консульских представительств в этой стране, считавшейся в сфере исключительного влияния Великобритании, русские граждане не имели права въезда в Афганистан, и торговля велась преимущественно через бухарских купцов. В Зап. Китае наблюдалось недостаточное распространение сахара и керосина, вероятно, вследствие относительной дороговизны этих товаров (по условиям доставки), недоступных населению.

В годы гражданской войны торговля Средней Азии с сопредельными странами Востока пришла в полный упадок. Спрос на сырье, для промышленной переработки из центров СССР, прекратился, равно как прекратился и вывоз фабрично-заводских изделий. Народное хозяйство ближайших районов сопредельных стран, которое, как мы выше видели, не может развиваться без вывоза излишков своей продукции в пределы СССР, пережило почти те же потрясения, которые пришлось пережить и экономике Средней Азии. В результате отсутствия сбыта, катастрофически стала падать посевная площадь под специальными культурами — хлопком, рисом, виноградниками и садами, и т. д. Особенно резко процесс сокращения посевных площадей под хлопком проявился в северной Персии и в Кашгарии. В последней и сейчас считают, что под хлопком находится не более 25—30% довоенной площади. Параллельно этому происходило обеднение населения, лишившегося основных статей своего дохода. В то же время, поскольку фабрично-заводские изделия, начавшие поступать из других стран, оказались более дорогими, население, не имея средств на их приобретение, стало развивать собственное производство кустарных изделий. Такой процесс наблюдался и в Средней Азии, где выработка маты в 1921 и 1922 г.г. достигла очень большого развития и стала быстро падать после того, как с 1923 г. восстановился привоз мануфактуры из СССР. В Зап. Китае, где кустарное ткачество всегда было сильно развито, так что даже в довоенное время большое количество местного изделия бумажных тканей импортировалось в соседние районы Джетысу, оно получило особенно сильное развитие.

В Персии, Афганистане и Зап. Китае не ведется статистики сельского хозяйства, и поэтому весьма трудно, в сколько-нибудь точных размерах, установить, в какой мере уменьшилась продукция сопредель-

ных с Средней Азией районов и несколько сократился народно-хозяйственный доход их в этот период; однако, косвенные данные, подтверждающие эти явления, в достаточной мере уже приводились в литературе, и нет необходимости их здесь повторять.

В то же время, поскольку в Ср. Азию прекратился завоз фабрично-заводских изделий из центра Союза, а охрана границ в чрезвычайной степени ослабела, и были годы, когда на некоторых участках границы она отсутствовала вовсе, — в значительной мере изменился характер привоза из сопредельных стран, а равно в огромных размерах увеличилось контрабандное внедрение товаров.

Иностранный капитал не только воспользовался уходом России с рынков северо-восточной Персии, Афганистана и Зап. Китая для заполнения их своими промышленными изделиями, но стал прилагать все усилия к тому, чтобы со своими товарами проникнуть в пределы также и Средней Азии. Особенно успешной была работа его по импорту чая через сопредельные страны.

Импорт чая из сопредельных стран в Ср. Азию имеет свою, довольно длинную, историю. До 90-х годов прошлого столетия Ср. Азия получала чай, являющийся очень важным продуктом питания коренного населения, исключительно из Англо-Индии через Пешавер — Кабул. После сооружения Закаспийской ж. д. чай стал направляться через Персидский залив на Мешед, а оттуда к станциям новой жел. дороги. С открытием в 1894 г. действий Бухарской таможни, был, по хадатайству купцов, разрешен транзит чая через Батумскую таможню. Этот путь являлся значительно более дешевым и удобным, и не только отвлёк чайную торговлю с Ср. Азией от персидского направления, но даже в Персию чай стал ввозиться этим путем. В 1913—14 г. в Персию из России, через Ср. Азию было ввезено 144 тыс. пуд. из общего привоза в 280 тыс. пуд., т. е. 51 % всего привоза.

С 1896 г. по 1914 г. почти весь, потребный Ср. Азии чай ввозился из Китая на Батум. Всего около 5 % общего привоза чая в Ср. Азию продолжало поступать через Афганистан из Англо-Индии караванами на Керки¹⁾. Средний завоз чая в Ср. Азию, в довоенные годы, определялся в 430.000 пуд. в год (из них 70—75 % — зеленых). После начала мировой войны, чайные грузы стали направляться через Владивосток на Оренбург, при чем, к этому чаю применялась льготная ввозная пошлина (12 руб. с пуда, вместо 25 руб. 50 к.), существовавшая по средне-азиатской границе, поэтому вздорожания его не наблюдалось. Когда завоз чая из СССР прекратился, свою потребность в чае Ср. Азия могла покрыть только привозом его через Персию и Афганистан теми

¹⁾ И. А. Ремез. „Внешняя торговля Бухары“. Ташкент, 1922 г.

старыми путями, которые существовали до 1896 года. Поскольку англо-индийские фирмы стали давать чаоторговцам из персидских и афганских купцов чрезвычайно льготные условия для завоза чая в Ср. Азию (кредит до 12 мес.), чай стал легально (по лицензиям) и нелегально внедряться в Ср. Азию в больших количествах. Пока не восстановился привоз чая из СССР, приходилось допускать этот привоз, но с весны 1924 г., когда в Ташкенте открылось отделение треста «Чаетуправление», и стал поступать советский чай сперва из старых запасов, а затем новый, завозимый из Шанхая на Одессу, где он развешивался и отправлялся затем через Красноводск в Ср. Азию, привоз чая из сопредельных стран стал нецелесообразен. До последнего времени этот привоз еще не вполне прекратился, хотя в 1925—26 г. лицензий на ввоз его более не выдавалось, а размер контрабандного ввоза, вследствие усиления пограничной охраны, а равно, лучшего снабжения советским чаем приграничных районов, сильно ослаб.

На ряду с чаем, в годы гражданской войны, в пределы Ср. Азии из сопредельных стран развился привоз мануфактуры, галантереи, красок и некоторых др. товаров, в которых испытывал нужду средне-азиатский рынок. С восстановлением нормального завоза промышленных товаров из Союза в Ср. Азию, контрабандный импорт указанных товаров стал заметно падать, но имеет место и поныне.

Суждение о приблизительных размерах этого привоза из Персии можно иметь, сопоставляя данные об экспорте в Туркменистан персидских таможен с данными наших таможен об импорте из Хорасана. Те товары, которые внедряются контрабандно в пределы Ср. Азии из Персии, в отношении персидского вывоза контрабандными не являются и, по большей части, регистрируются пограничными персидскими таможнями.

По предварительным данным этих таможен за 1925—26 г. оказывается, что в пределы Ср. Азии ввезены были, между прочим, следующие товары: чая — на 4.569.225 кран (1.050.921 руб.), текстильных изделий — на 1.701.488 кран (391.342 руб.), опия — на 3.284.030 кран (755.326 руб.) и красок на 729.643 кран (167.840 руб.). Поскольку, по данным советских таможен, за тот же 1925—26 г., из перечисленных товаров привезено было чая на 650.000 руб. и красок — на 8.828 руб., все остальные товары, очевидно, ввезены контрабандно, в частности, чая ввезено, таким образом, на 400 тыс. руб.

Однако, если взять данные персидских таможен по кварталам того же 1925—26 г., то станет очевидным, что контрабандный привоз в Ср. Азию изживается за последнее время очень решительно, что видно из следующей таблицы (в кранах):

Наименование товаров.	I квартал.	II квартал.	III квартал.	IV квартал.
Чай	2.683.686	1.045.309	465.100	275.130
Текстильные изделия	1.072.723	381.130	155.275	92.360
Опий	1.520.200	858.850	641.230	263.750
Краски	460.303	109.379	82.920	77.141
Итого	5.736.912	2.389.668	1.344.525	708.381
% к годовому итогу	56	23	13	8

Данных по афганской и зап. китайской границам того же характера привести не представляется возможным, поскольку в этих странах нет правильно-поставленной таможенной статистики, но а priori можно сказать, что там просачивание контрабанды, в особенности по границе с Зап. Китаем, имеет место в гораздо меньших размерах, поскольку рынки Афганистана, в особенности же Зап. Китая, в смысле снабжения их товарами со стороны внешних рынков, поставлены в гораздо худшие условия, чем персидский.

Приведенные данные позволяют утверждать, что период внедрения иностранных товаров в пределы Ср. Азии, через границы сопредельных стран, будет изжит окончательно в самом ближайшем времени. Останется контрабандная торговля в таких размерах, в каких она всегда имеет место в пограничных районах, при наличии достаточно высоких протекционных таможенных пошлин, обеспечивающих известную прибыльность контрабандного промысла. Но в таких размерах, при наличии организованной борьбы с этим явлением, оно уже не грозит неприятными последствиями для расчетного баланса страны.

Восстановление нормальных торговых сношений Ср. Азии с сопредельными странами Востока началось с 1923—24 года, и с этого момента пошло очень быстрым темпом. Приведем данные нашей таможенной статистики за последние три года, иллюстрирующие процесс наблюдающегося роста торговли (в млн. рублей ¹⁾):

	1913 г.	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.	^{0/0/0} 1925—26 г. от 1913 г.
Вывоз					
В сев.-вост. Персию . .	10,8	1,2	4,5	6,5	60,2
„ Афганистан	5,9	0,1	0,5	2,7	45,7
„ Западн. Китай	8,4	0,1	0,7	4,0	47,6
Итого	25,1	1,4	5,7	13,2	52,2

¹⁾ Приводимые в дальнейшем цифровые данные за 1925—1926 г. являются предварительной обработкой таможенных статистических сведений, проделанной в Управлении Уполномаркомторга СССР в Средней Азии, любезно предоставленные автору для использования.

Привоз.	1923 г.	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г. 26 г.	% 1925—26 г. от 1913 г.
Из сев.-вост. Персии . . .	9,7	5,6	11,8	13,0	133,9
„ Афганистана	6,3	1,4	1,8	3,4	53,9
„ Западн. Китая . . .	9,8	1,8	2,3	7,0	71,4
Итого . . .	25,8	8,8	15,9	23,4	91,1

Таким образом, оказывается, что в импорте из сопредельных стран по ценности мы достигли по всей средне-азиатской границе 91,1% от довоенного времени, а по экспорту — 52,2%. Восстановление импорта происходило до сих пор успешнее восстановления экспорта. Явление это в первые годы восстановительного процесса может считаться нормальным, поскольку при экспорте приходится отвоевывать от наших конкурентов, на рынках этих стран, те позиции, которые они, за время нашего отсутствия, сумели занять, а такая задача для своего разрешения требует времени. Напротив, в импорте конкуренции мы не испытываем, поскольку, в силу вышеизложенных географических и транспортных условий, импорт в СССР выгоднее вывоза в другие страны, поэтому процесс восстановления его идет, так сказать, самотеком. За последнее время, по причинам, о которых будет сказано ниже, его даже приходится сдерживать искусственными мерами.

Само собою разумеется, что количественное сравнение достижений в торговле с сопредельными странами с довоенным временем, не будет столь же удовлетворительным, как ценностное, поскольку по сравнению с 1913 г. ныне цены, как на сырье, так и на промтовары значительно повысились.

Для более полной характеристики действительного состояния торговых сношений, мы приведем (в пудах) данные по главнейшим товарам в количественных единицах (см. след. стр.):

По экспорту в сопредельные страны, наибольших успехов удалось достигнуть по керосину (88,8%) и по спичкам — (84,3%). За 1925—26 год чрезвычайно развился вывоз сахара, что позволяет рассчитывать на достижение в ближайшем времени довоенной нормы. Здесь благоприятно повлияла отмена ограничительных норм вывоза, а равно широкая продажа сахара через посредство Нижегородской и Бакинской ярмарок восточным купцам, имевшая результатом снижение цен на советский сахар на рынках сопредельных стран, главным образом, Персии, весьма благоприятствовавшее распространению нашего сахара и вытеснению иностранного. Не только на рынках Мешеда и ближайших к нему мест, но даже сравнительно удаленного Бирджанда советский сахар занял за 1925—26 г. господствующее положение. Окончательная отмена лицензионного порядка вывоза сахара облегчит еще большее его распространение, так как выполнение лицензионных формальностей

	1913 г.	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.	% Вывоза 1925—26 г. по сравн. с 1913 г.
Вывоз.					
Мануфактура	273.193	10.071	28.365	58.743	21,5
Сахар	895.202	158.807	194.712	577.851	62,3
Керосин	268.208	87.057	141.154	237.808	88,8
Металл и мет. изд.	90.516	40.973	39.589	114.583	118,9
Силикаты	30.522	19.684	18.971	18.167	60,3
Спички	34.882	8.766	8.125	29.557	84,3
Привоз					
					% привоза 1925—26 г. по сравн. с 1913 г.
Хлопок	629.659	225.212	300.913	405.754	64,4
Шерсть	839.100 ¹⁾	467.809	526.003	400.127	47,6
Кожсырье (крупн. и мелкое)	120.851	2.921	36.630	70.463	58,3
Сухофрукты	713.218	529.059	470.493	338.105	47,4
Живой скот (голов) крупн. рогатый	22.829	5.351	15.500	17.823	78,0
мелкий "	615.131	51.434	104.000	226.516	36,8
Прочие жив.	9.952	8.848	8.600	931	9,3

(хотя бы и при беспрепятственной выдаче их) очень стеснительно для тех восточных купцов, которые ведут операции в небольших размерах. Также достаточно успешно развивается вывоз силикатных изделий. Тормозом для дальнейшего развития вывоза является то обстоятельство, что Продасиликат в своем ассортименте дает недостаточное количество самых дешевых сортов изделий, между тем, в силу бедности населения, в особенности в Афганистане и Зап. Китае, эти именно сорта имеют наибольший спрос. В 1926 году, например, Продасиликат изготовил партию азиатского фарфора (пиалы и чайники) с афганскими гербами. Выполнение и рисунок оказались безукоризненными, афганцы при осмотре образцов сразу из'являют желание ее приобрести, но когда дело доходит до цены, то таковая оказывается столь высокой, что сбыть эту партию долго не удавалось.

В отношении вывоза металлов мы не решаемся сделать какой-либо вывод, так как сомневаемся в правильности выведенной управлением Уполнаркомторга СССР в Ср. Азии для 1925—26 г. цифры. Возможно,

¹⁾ Привоз шерсти в 1913 г. выразился всего в 290.143 пуда, но мы считаем более правильным вести сравнение с последующими годами, когда импорт шерсти сильно возрос: в 1914 г. — 839.100 пуд., в 1915 г. — 845.300 пуд., а, следовательно, сырьевые ресурсы сопредельных стран и до того могли быть лучше использованы.

что в эту цифру включены такие виды металлов или металлических изделий, которые раньше в нее не включались, так как нам достаточно точно известно, что вывоз металлов из СССР на Восток отнюдь еще не достигает, а тем более не превышает довоенной нормы, да и трудно рассчитывать на возможность пока такого вывоза при общем недостатке металлов в стране.

Наиболее неблагоприятно обстоит дело с вывозом мануфактуры, по которой удалось достигнуть всего 21,5% довоенной нормы, а между тем мануфактура (на ряду с сахаром) являлась основным экспортным товаром в торговле со странами Востока. Слабым развитием вывоза мануфактуры объясняется относительно большая пассивность торгового баланса СССР по средне-азиатской границе, которой мы коснемся далее, и не столько в сжатии импорта, как в изыскании мер, могущих обеспечить развитие вывоза мануфактуры, надо искать разрешение проблемы нетто-баланса.

Советские ткани всюду имеют очень хороший спрос, но удовлетворение его происходит пока не успешно. Из таких отдаленных центров, как, например, Кирман, в торговых сводках консульских представителей СССР, сообщают о наличии спроса на советскую мануфактуру, но тут же отмечается, что купцам получить мануфактуру не удалось. В ближайшее время основное внимание должно быть обращено на вывоз мануфактуры, поскольку советская промышленность может теперь уже дать ее в достаточном количестве и в надлежащем ассортименте.

Что касается привоза из сопредельных стран, то здесь, в количественном отношении мы также еще не достигли таких размеров, при которых можно было бы говорить об исчерпании сырьевых ресурсов этих стран. Дальнейшее развитие импорта встречает трудности в проблеме пассивности торгового баланса, однако, мы думаем, что, поскольку хлопок, шерсть и кожи Союзу приходится все равно ввозить из-за границы, целесообразнее эти товары ввозить без ограничений по восточной границе Союза, хотя бы идя на временную пассивность баланса по этой части его границ, чем поставить себе здесь ограничительные нормы, которые позволят достигнуть нетто-баланса по восточной границе, но заставят соответственно увеличить импорт указанных товаров по западной границе, увеличив тем самым наш пассив.

Нам уже пришлось косвенно затронуть проблему пассивности торгового баланса по средне-азиатской границе, имеющую большую актуальность. Остановимся теперь на ней подробнее.

До войны Россия, по средне-азиатской границе, пассива не имела, за исключением редких случайных годов. Экспорт покрывал, а в иные годы даже несколько превышал импорт. За последние годы мы наблюдаем иную картину, иллюстрируемую приводимыми данными (в млн. р):

	Граница с сев.-вост. Персией.			Граница с Афганистаном.			Граница с Зап. Китаем.			Вся сред.-азиатская граница.		
	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.
Привоз	5,6	11,8	13,0	1,4	1,8	3,4	1,8	2,3	7,0	8,8	15,9	23,4
Вывоз	1,2	4,5	6,5	0,1	0,5	2,7	0,1	0,7	4,0	1,4	5,7	13,2
Пассивное сальдо . .	4,4	7,3	6,5	1,3	1,3	0,7	1,7	1,6	3,0	7,4	10,2	10,2

Что говорят нам приведенные цифры? Если, начиная с 1923—24 г. цифры по всей средне-азиатской границе каждого предшествующего года, по сравнению с последующим, принимать за 100, то относительное развитие привоза и вывоза, и изменение размеров пассива, окажется нижеследующим:

	1923—24 г.	1924—25 г.	1925—26 г.
Привоз	100	181	147
Вывоз	100	407	232
Пассивное сальдо . .	100	138	100

Кажущийся, на первый взгляд, значительным пассив 1925—26 г., при соответствующем анализе данных о торговле, в итоге которых он образовался, не дает оснований к такому выводу. В самом деле, мы видим, что в 1924—25 г., по сравнению с 1923—24 г., импорт увеличился всего на 81%, в то время, как экспорт возрос в 4 раза. Значительность достижений в экспорте не подлежит, таким образом, сомнению. В следующем 1925—26 г. импорт дает увеличение, по сравнению с 1924—25 г., уже всего на 47%, а экспорт снова увеличивается в 2 с лишним раза.

За последние два года развитие экспорта, следовательно, значительно в своем темпе обгоняет рост импорта. При общем росте торгового оборота с 21,6 млн. руб. в 1924—25 г. до 36,6 млн. руб. в 1925—26 г. (т.е. на 69%), пассив в абсолютных размерах не увеличился, если же принять во внимание, что за этот год, как мы выше видели, завоз контрабанды заметно понизился, а последняя должна учитываться при суждении о размерах пассивности внешней торговли, окажется, что он, несомненно, даже сократился.

Само собою разумеется, что на этом останавливаться не приходится, а необходимо идти дальше по пути снижения пассивного сальдо в торговле по средне-азиатской границе ¹⁾.

¹⁾ Итоги торговли за 1926/27 г. уже подтверждают правильность мысли автора, так как пассивность торгового баланса с Афганистаном упала в млн. до 0,4, а по всей границе с Зап. Китаем—до 1,5.

Постановка этой задачи требует разрешения двух вопросов: 1) до каких размеров возможно это снижение в ближайший период времени и 2) какими методами целесообразнее всего его добиваться.

Если учесть уже отмеченное нами значение сырья из сопредельных стран для советской промышленности, с одной стороны, и трудности, которые мы встречаем в развитии экспорта мануфактуры, единственной экспортной статьи, по которой еще возможно большое развитие вывоза, с другой, думается, что достижение нетто-баланса в течение 1—2 лет вряд ли возможно по средне-азиатской границе. Едва ли даже целесообразно так ставить проблему нетто-баланса. Пассивность на отдельных участках нашей восточной границы может, ведь, покрываться активностью, по другим участкам. Возьмем, для примера, импорт шерсти из Персии, который почти целиком идет из Хорасанской провинции и который не приходится сжимать, поскольку хорасанская шерсть заменяет мериносую, крайне необходимую нашей промышленности, ценою же дешевле ее. То же приходится сказать о хорасанском хлопке. Таким образом, по Хорасану никак нельзя отказаться от очень значительного импорта, который пока трудно покрыть экспортом на 100 %.

Точно так же нецелесообразно сжатие импорта по средне-азиатской границе тех товаров, которые могут быть использованы для реэкспорта (каракуль, кишки, мелкое кожсырье, пушнина и др.). Сберегая валюту на этих товарах по восточной границе, мы тем самым не получим таковую по западно-европейской границе, лишимся прибылей от реэкспортных операций, а, кроме того, частично сузим возможности нашего экспорта.

Если говорить о методах достижения нетто-баланса, то здесь не следовало бы идти по линии наименьшего сопротивления. Легче всего, конечно, проводить запрет привоза ряда товаров, поскольку восстановленная с 1-го января 1927 г. по средне-азиатской границе лицензионная система для импортных товаров сохраняется и поныне для границ с Зап. Китаем и дает к тому формальную возможность. Увлечение ограничительными мерами имеет, однако, известные пределы, которые не должны быть превзойдены. Эти пределы заключаются в той экономической потребности в вывозе в СССР излишков своей продукции, которую испытывают ближайшие районы сопредельных с Ср. Азией стран и которая достаточно полно охарактеризована нами в начале статьи, а также в потребностях советской промышленности и потребительского рынка. Ограничения, проведенные далее этого нормального предела, имея результатом понижение покупательной способности населения сопредельных стран, в конечном счете должны будут уменьшить и возможности развития советского экспорта. В то же время они отразятся неблагоприятно на состоянии внутреннего рынка некоторых товаров.

По последнему вопросу придется коснуться некоторых импортных товаров, имеющих значение для Ср. Азии. Прежде всего, среди таких товаров должен быть отмечен рис. Импортного риса Ср. Азия обычно не потребляла, но рис местного производства составляет один из важнейших продуктов питания коренного населения. В 1927 году проведенные ограничения по импорту риса из Персии, вызвав повышение цен на рис в городах СССР, заставили их обратить внимание на возможность вывоза риса из Ср. Азии. Таким образом, на средне-азиатском рынке для риса создалась конъюнктура, отнюдь не благоприятствующая вытеснению культуры его из севооборота и замены хлопковой культурой. Регулирующими органами Средней Азии приняты, правда, меры к недопущению вывоза риса, но все-таки настроение рисового рынка осталось повышательным¹⁾.

Другим, такого же рода товаром, является живой скот, импортируемый в Ср. Азию из сопредельных стран как для пополнения нужды в рабочем скоте хлопководческих районов, так и для убоя. В 1925—26 г. было пригнано скота из Зап. Китая на 3.052 тыс. руб., из Афганистана — на 696 тыс. руб., из Персии — на 132 тыс. руб., а всего — на 3.880 тыс. руб. По вопросу о необходимости дальнейшего импорта этого скота, являющегося единственным импортным товаром, поступавшим до сих пор из сопредельных стран для нужд самой Ср. Азии, существуют два мнения. Защитники первого считают, что потребности Ср. Азии в завозном скоте могут быть целиком покрыты ввозом скота только из Казахстана, защитники второго полагают, что отказ от импорта скота из сопредельных стран вызовет подъем цен на мясо в хлопководческих районах, где, вообще, с мясным вопросом обстоит неблагоприятно.

Мы думаем, что мясная проблема, а равно проблема рабочего скота до сих пор в Ср. Азии слабо изучена, поэтому, не примыкая ни к одной из этих точек зрения, считаем нужным лишь отметить, что в общем импорте из Зап. Китая в 1925—26 г. скот составил по ценности 43%. Поэтому, и здесь как и по ряду других статей, идя на сокращения импорта, очевидно, надо соблюдать большую осторожность.

Третьим товаром является, так называемая, персидская бакалея (кроме риса): сухие фрукты, орехи, миндаль и фисташки. Сюда же можно отнести и свежие фрукты. Хотя некоторая часть импортировавшихся из сопредельных стран товаров этого рода шла для непосредственного потребления Ср. Азии, но, поскольку Ср. Азия сама является производительницей фруктов и орехов и вывозит излишки таковых в Союз, ограничительные меры по ввозу этих товаров, с точки зрения

¹⁾ Положение это не изменилось и с установлением с 1 октября 1927 г. свободного привоза риса из Персии, так как ряд других причин не допускал уже изменения этой конъюнктуры: ограничение ввоза континентом, неурожай риса в Персии, влияние на рынок только что заключенного торгового договора и т. д.

интересов Ср. Азии, могут быть проведены шире, чем по всем прочим. Приведенные выше сведения о привозе за 1923—24 г., 1924—25 г. и 1925—26 г. показывают, что и за эти годы импорт их заметно ежегодно падал.

Таким образом, налицо имеется ряд причин, заставляющих очень осторожно подходить к сжатию импорта в Ср. Азию из сопредельных стран некоторых товаров; центр внимания нужно перенести на расширение нашего экспорта.

Здесь не безынтересно осветить вопрос о том, кем осуществляется торговля по средне-азиатской границе. В нашем распоряжении имеются сведения средне-азиатских таможен ¹⁾ о том, через кого осуществляются импорт и экспорт. Приводим эти данные по странам (в процентах):

	Граница с Персией.		Граница с Афганистаном.		Граница с Зап. Китаем.		Вся средне-азиат. граница.	
	Импорт.	Экспорт.	Импорт.	Экспорт.	Импорт.	Экспорт.	Импорт.	Экспорт.
Госорганы	58,0	81,6	30,7	75,1	18,0	70,6	41,0	76,7
Частники	42,0	18,4	69,3	24,9	82,0	29,4	59,0	23,3

Госорганы, оказывается, играют наибольшую роль в торговле с северо-восточной Персией, где ими осуществляется большая часть импорта (58%). Это понятно, если учесть работу таких больших организаций, давно выступающих на этом рынке, как «Русперсхлопок», акц. о-во «Шерсть» и др. По другим странам в импорте преобладают частные восточные купцы (по Афганистану — 69,3%, по Зап. Китаю — 82,0%). Работа советских государственных организаций в указанных странах еще мало развита по целому ряду причин, особенно в Афганистане и в Кашгарском округе Зап. Китая. С последним, вообще, до последнего времени не было вполне налаженных торговых сношений, и частые случаи закрытия границы со стороны кашгарских властей сильно препятствовали нормальной торговле. Кроме того, высокий процент участия частного купечества в импорте из Зап. Китая объясняется тем, что почти весь импорт скота в Ср. Азию осуществлялся в 1925—26 г. ими, поскольку специальной государственной организации, занимающейся операциями со скотом, в Ср. Азии не было. Мы допускаем однако, что в действительности процент участия частного восточного купечества в импортной торговле несколько меньше, чем выходит по таможенным данным. Некоторая часть сделок, заключаемых госорганами за границей, только осуществляется контрагентами в лице купцов (например, прогон уже закупленного скота), принявших обязательство сдать запроданный товар по месту назначения (напр., Фергана). Таможни

¹⁾ Обработаны Управлением Уполнаркомторга СССР в Средней Азии.

же отмечают такие импортные операции, как осуществленные частниками.

Что же касается экспорта, то производимое приведенными сведениями впечатление слабого в нем участия частного купечества (от 18,4 до 24,9%) совершенно ложно и ни в какой мере не отвечает действительному их участию. Неправильность приводимых таможенными сведениями объясняется следующими обстоятельствами. По действующему законодательству, льготами по возврату акциза, пошлин и премированию при вывозе соответствующих промышленных товаров, могут пользоваться только госорганы, да и то не все (например, при вывозе текстиля — только ВТС). Поскольку, однако, без применения указанных льгот экспорт, вообще, невозможен, то установилась практика предоставления их также и осуществляющим экспорт восточным купцам, путем скидок с цены, делаемым по представлении доказательств того, что вывоз осуществился. При этом проданный на экспорт груз, через транспортные общества, отправляется в приграничную таможню в адрес самого продавшего товар госоргана, а уже после выкупа его из таможни, при переправке через границу, транспортное о-во передает ее купцу, приобретшему товары для экспорта. Таможня этой частью операции уже не интересуется, ее не знает, а выписывает зачетную квитанцию соответствующему госоргану и отмечает груз, как вывезенный за границу им же. Так как в экспорте в страны Востока на 90% фигурируют подакцизные товары (текстиль, сахар, спички, керосин, галоши и т. д.), либо товары, при вывозе которых производится возврат пошлин за те иностранные товары, которые потребовались в производстве их (текстиль, спички, галоши, силикатные изделия, медные изделия и др.), то естественно, что по таможенным сведениям 75—80% товаров показываются вывезенными госорганами.

Дать поэтому сколько-нибудь точную цифру участия госорганов и восточного купечества в операциях по экспорту не представляется возможным, но, учитывая, что, как правило, восточному купечеству не разрешалось вывозить более 30% ценности импортированных ими товаров валютой, а с середины 1925—26 г. и в таком размере вывоз валюты не стал допускаться, мы думаем, что и в экспорте доля их участия весьма заметна¹⁾.

Это обстоятельство чрезвычайно важно учесть при разрешении организационных сторон торговли Средней Азии с сопредельными странами. Мы думаем, что частный восточный купец, ведущий торговлю с небольшими накладными расходами, обладающий знанием рынка и быта населения, торговыми связями и коммерчески в ней заинтересо-

¹⁾ В частности, Бакинская и Нижегородская ярмарки 1926 г. проведены исключительно на принципе нетто-баланса и даже дали некоторый актив.

ванный, является прекрасным проводником советских промышленных изделий на рынках сопредельных стран.

Желательно лишь такое организационное построение госторговли на рынках сопредельных стран, которое позволяло бы и ей производить так называемые «думпинги». Достигается это соединением в одном субъ-екте операций по импорту, дающих прибыли, и операций по экспорту, которые иногда должны быть убыточными. Если отделение ВТС начинает самостоятельно вести на рынке одной из сопредельных стран сбытовые операции, не занимаясь импортом, то, конечно, оно не решается с легким сердцем реализовать в убыток свой товар. Если сбытом ману-фактуры занимается организация, ведущая импортные операции (хлопок, шерсть и т. д.), да к тому же ей не дается иностранная валюта, так что поневоле надо ломать голову над вопросом о покрытии, она в ряде случаев, подсчитав с карандашом в руках свои возможные прибыли и убытки, может пойти на продажу экспортных промтоваров ниже себестоимости, как это делает и частный купец.

Перспективы дальнейшего развития торговли Ср. Азии с сопредельными странами на основании вышеприведенных данных, свидетельствующих о происходящем поступательном движении и правильном направлении наблюдающегося роста (более скорый темп развития экспорта, отставшего в начале восстановительного процесса от импорта), слагаются вполне благоприятно, в особенности, если будут найдены, ныне еще нащупываемые, более совершенные организационные формы торговли.

Народное хозяйство сопредельных с Ср. Азией дружественных Советскому Союзу стран должно будет значительно выиграть от дальнейшего развития торговли с СССР. Как мы указали в начале нашей статьи, Советский Союз является единственным возможным рынком сбыта сельскохозяйственной продукции этих стран. Огромное значение для хозяйства их будет иметь разрешение стоящей на очереди тесно связанной с торговлей, транспортной проблемы в таком направлении, которое в дальнейшем еще больше сблизит бы их с СССР, и тем самым облегчило развитие их производительных сил.

Сооружение Семиреченской жел. дороги, на ряду с состоявшимся уже в 1927 году открытием парохозяйства по р. Или, дают окончательное разрешение транспортному вопросу в отношении Кульджинского района и тем самым обеспечивает развитие производительных сил этой части Зап. Китая, поскольку на пути торговых сношений будет устранено одно из главных препятствий — дороговизна и длительность транспорта.

В отношении Кашгарского района необходимо скорейшее осуществление недорого стоящих работ по приведению и вполне пригодное для колесного движения состояние тракта Фрунзе — Рыбачье — Нарын—

Туругарт — Кашгар, устройство со стороны китайцев соответствующей таможни на этом тракте и улучшение деятельности обслуживающих его транспортных обществ. Этим проблема транспорта в отношении Кашгара также на некоторое время будет разрешена.

С Афганистаном, к границам которого уже подходит ряд существующих ж. д. веток, в отношении транспорта вопрос обстоит благополучно, если не считать желательности мелких улучшений (улучшение переправ на Аму-Дарье, улучшение дорог в пределах Афганистана к ближайшим торговым центрам — Герату, Мазар-и-Шерифу и т. п.).

Наиболее неясными представляются перспективы транспорта, а в связи с ним и торговли в отношении северо-восточной Персии.

В печати уже отмечалось, что интересы персидского народного хозяйства требуют, прежде всего, постройки таких жел.-дорожных линий, которые дали бы выход сырью из производящих районов Персии (такovým является, главным образом, север ее), к естественным рынкам сбыта сырья, т. е. к СССР¹⁾. Между тем, имеется ряд проектов жел. дор. строительства, выдвигаемых английским и англо-американским капиталом, такого направления жел. дор. линий, которые, не облегчая вывоза сырья в СССР, обеспечат лишь дешевый подвоз импортных промышленных товаров из-за границы. Таковы проекты линий Мохаммера—Тегеран и Мешед—Дуздаб. Гораздо целесообразнее выдвигаемый некоторыми проект постройки ж. д. линии от Тавриза на Тегеран и далее на Мешед, и второй линии от Тавриза или Тегерана на запад, к Средиземному морю. Мы думаем, что для развития хозяйства северо-восточной Персии наиболее желательно соединение Мешеда жел. дорожной линией с одной из станций Ср.-Аз. жел. дороги, так как таким путем будет обеспечено наиболее рентабельное использование продукции богатой Хорасанской провинции, поскольку рынки Индии, к которым приводила бы линия Мешед—Дуздаб, в персидском сырье почти не нуждаются и не смогут его поглотить.

От транспорта зависит будущее советско-восточной торговли. Сооружение соответствующих путей сообщения теперь, когда восстановительный процесс в торговле Средней Азии с сопредельными странами заканчивается, должно стать очередной задачей дня, разрешение которой обеспечит дальнейший рост этой торговли, отвечающей интересам как народов Советского Союза, так и народов дружественных стран Среднего Востока.

¹⁾ Д. И. Шморговер. Персия, СССР и Англия. Москва, 1926 г., стр. 95.