

ὥς προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, αἱ πρὸς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἐξαγωγαί, αἵτινες μεταπολεμικῶς μέχρι καὶ τοῦ 1955 εἶχον οὐσιωδῶς αὐξηθῇ, ἤρχισαν ἐμφανίζουσαι στασιμότητα, ἂν ὅχι καὶ κάμ-

ψιν. Συμφώνως, ἐξ ἄλλου, πρὸς τὰς γερμανικὰς στατιστικάς, αἱ εἰσαγωγαὶ σουλτανίνας καὶ ροζακί εἰς τὴν Ὀμοσπονδιακὴν Δημοκρατίαν ἐξεῖ-
λίχθησαν ὡς ἀκολούθως κατὰ τὰ ἔτη 1955—57:

ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΞΑΝΘΩΝ ΣΤΑΦΙΔΩΝ

(Εἰς μετρικοὺς τόνους)

Χῶραι προελεύσεως	1955	1956	1957
Ἑλλάς	23.764	16.563	21.626
Ἰράν	16.092	18.487	20.265
Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι	6.339	6.246	1.720
Τουρκία	1.218	2.466	1.535
Λοιπαὶ χῶραι	3.206	1.164	4.834 ¹
Σύνολον	50.619	44.926	49.980

(¹) Ἐκ Κύπρου τόν. 4.532.

Τὸ συμπέρασμα ὅπερ δύναται νὰ ἐξαχθῇ ἐκ τοῦ ὡς ἄνω πίνακος εἶναι ὅτι τὸ Ἰράν ἀποκτᾷ συνεχῶς σταθερωτέραν θέσιν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς ξανθῶν στάφιδων τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας. Τὸ Ἰράν ἔχει μεγάλως αὐξήσῃ τὴν παραγωγὴν του κατὰ τὴν τελευταίαν ἐπταετίαν (ἀπὸ 44.000 τόν. κατὰ τὸ 1950 εἰς 62.000 κατὰ τὸ 1956), συγχρόνως ὅμως ἐβελτίωσεν οὐσιωδῶς καὶ τὰς ποιότητος καὶ τὰς μεθόδους διαλογῆς καὶ συσκευασίας τοῦ προϊόντος τούτου. Ἐπὶ πλέον οἱ Πέρσαι παραγωγοὶ καὶ ἐξαγωγεῖς διαθέτουν δραστηρίους ἐν τῇ Δ. Γερμανίᾳ πράκτορας, οἵτινες φροντίζουν ὅπως ἰκανοποιῶν πᾶσαν ἀξίωσιν τῶν Γερμανῶν εἰσαγωγέων καὶ καταναλωτῶν. Καὶ οἱ ὅροι προσφορᾶς εἶναι εὐμενέστεροι τῶν ἰδικῶν μας καὶ αἱ τιμαὶ περισσότερον συμφέρουσιν, ὡς περαιτέρω θέλομεν ἴδει, ἢ δὲ παράδοσις τοῦ ἐμπορεύματος γίνεται ἐκ σχηματιζομένων ἐν Γερμανίᾳ ἀποθεμάτων.

Τοῦτο κατορθοῦται διότι ἡ παραγωγὴ ἐν τῇ χώρᾳ ταύτῃ εἶναι συγκεντρωμένη εἰς χεῖρας μεγαλοκτηματιῶν, οἱ ὅποιοι ἐπιτυγχάνουν χαμηλὸν κόστος παραγωγῆς λόγῳ τῆς εὐθηνῆς ἐργασίας καὶ οὕτως ἀντιμετωπίζουν τὰ ὑψηλόμενα (ἐν σχέσει πρὸς τὴν Τουρκίαν ἢ τὴν Ἑλλάδα) ἔξοδα μεταφορᾶς.

Τὰ ἔξοδα ταῦτα δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπολογισθῶν μετ' ἀκριβείας, διότι οἱ ναῦλοι τῶν πλοίων (δεδομένου ὅτι διὰ θαλάσσης ἐνεργοῦνται αἱ μεταφοραὶ μέσῳ Ἀμβούργου) οὐδεμίαν ἐμφανίζουν σταθερότητα ἐξαρτώμενοι ἐκ τοῦ ὅγκου τῶν πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων καὶ τῆς ἐκάστοτε διαθεσίμου χωρητικότητος (¹). Ἐξ ἄλλου, ἰδίᾳ εἰς τὸ Ἰράν, παρίσταται ἀνάγκη μεταφορᾶς διὰ χερσαίων μέσων τοῦ προϊόντος μέχρι τοῦ λιμένος ἐπιβιβάσεως, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον, φυσικῶς τῷ λόγῳ, αὐξάνει τὰς σχετικὰς δαπάνας.

Ἡ σιδηροδρομικὴ μεταφορὰ ἐξ

(1) Καθ' ὑπαρχούσας πληροφορίες, οἱ ναῦλοι διὰ σουλτανίνας ἀπὸ λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου μέχρις Ἀμβούργου κυμαίνονται περί τῶν \$ 30 κατὰ τόνον.