Русское развитие Маньжурии

Генри Б. Миллер, консул США в Нючванге, Маньжурия

Одно из величайших достижений градостроительства в мире можно наблюдать в настоящее время в сердце Маньжурии.

Строительство Харбина

При строительстве таких городов как Владивосток, Дальний и порт Артур Россия продемонстрировала свое могущество и нацеленность на Тихоокеанский регион в том виде, в котором ее воспринимает мировая общественность; но при строительстве замечательного города Харбин проявилось новое направление ее деятельности, не то в котором мы склонны ее видеть.

Именно в этом городе, боле чем в других вместе взятых, Россия нацелена на становление активной индустриальной силой в делах Востока, и русские уже дали этому месту титул азиатской Москвы.

Город расположен на реке Сунгари, в точке, где Маньжурская ветка Сибирской ЖД пересекает реку и где Китайско-Восточная ветка уходит на юг к Порт Артуру и Дальнему. Город находится в 350 милях от Владивостока, и в 600 милях от Порт Артура. Харбин находится в географическом центре Маньжурии и ему суждено стать торговым центром региона. Город окружен со всех сторон сотнями миль плодородных земель с производством кукурузы, пшеницы, овса, ячменя, бобов, просо, конопли, табака, овощей и некоторых фруктов. В его окружении есть и промышленные леса, и рудные ископаемые, и пастбища.

В настоящее время местность состоит из нескольких частей: старый город, отдаленный на 3 мили от центрального ж/д депо, Пристань или речной город, действующий коммерческий центр, и административный центр в близи от ж/д станции. До появление здесь ж/д администрации здесь не было поселения, а значит все появившееся продукт русского развития.

Администрация

Харбин полностью русский город, настолько что как будто он расположен в сердце России, и никому кроме Русских и китайцев не разрешено владеть в нем землей, строить здания и организовывать постоянные предприятия. Город основан российским правительством под управлением Маньжурской Железнодорожной компании. Земли намного миль во всех направлениях защищены так, чтобы сделать невозможным любое иностранное влияние на основные направления деятельности или закрепление иностранного плацдарма вблизи города, а иностранцы не имеют каких-либо прав, кроме как находиться там по молчаливому согласию. Главный ж\д инженер является руководителем города, и даже сегодня обладает полным контролем во всех сферах жизни, однако в новом плане правительства Маньчжурии планируется закрепление некоторых форм муниципального управления.

В 1900 г. город стал увеличивать важность в качестве железнодорожного центра, в 1901 русское население составляло 12,000 человек, 1902 - 20,000, к маю 1903 - 44,000, к октябрю 1903 - перепись показала 60,000 человек, без учета военнослужащих. Из них - 400 человек это японцы, а 300 - другие национальности: немцы, австрийцы, греки, турки. Остальные русские. Американцев нет.

Сотрудники железной дороги и местной администрации, включая их семьи, составляли 11.000 человек. Китайское население - 40,000, находятся в специальном поселении. Отношение женщин к мужчинам следующее: у японцев - 120 %, у русских - 44 %, у китайцев - 1,8%, среднее число женщин - 14,3 %.

Харбин является центром всей железнодорожной администрации Маньжурии, а так как все коммерческие организации Дальнего Востока находятся под юрисдикцией железнодорожной компании, то у него есть все шансы стать центром российского индустриального и коммерческого роста. Город также выполняет роль центра гражданских судебных разбирательств, главным военным постом и основным центром контроля железнодорожной охраны. Административный район, тем не менее, состоит из всех сортов общественных и частных зданий и институтов необходимых для обеспечения работы этих разных департаментов. Жилые сооружение для сотрудников и рабочих занимают большую часть этого величественного города.

Вот некоторые из основных зданий административного района

Полный объем затрат на строительство административного района составил 30 млн рублей или 15,4 млн долларов.

Транспорт

Паромы - Река Сунгари имеет навигацию паромов с маленькой осадкой и местными суденышками на протяжении примерно 200 миль от города в обоих ответвлениях реки, и трафик по ним уже достаточно развит, особенно в перевозке пшеницы.

От Харбина до реки Амур в течении навигационного периода, который длится с апреля по ноябрь хорошо загруженные паромы ходят ежедневно. Эти паромы снабжены хорошими комфортабельными кабинами первого, второго и третьего класса. Они перевозят тяжелые грузы и при этом тянут за собой загруженные баржи. От Харбина до выходов в море в русле Амура груз перевозится по цене 14 копеек за пуд, или 4 $ за тонну. Китайская-восточная железнодорожная компания и Амурская паромная компания водят по этому маршруту свои, причем отличные, паромы, по нему же движется несколько частных судов. Все из них ходят полностью загруженными.

Паромы в Харбине по большей части заднеколесные, с дровяными печами, такие же используются на западных реках США, но насколько я смог узнать, ни один из них не сделан американскими компаниями. Обычное время путешествия из Харбина в Хабаровск, который находится в устье Амура, занимает 5 дней. Из Хабаровска логистический путь ведет по железной дороге к Владивостоку.

Железнодорожный транспорт.

К западу от Харбина железная дрога уводит вас на ветку от пересечения истоков Амура к Сретенску, истоку навигации по этой великой реке, а основная ветка ведет к озеру Байкал (Сибирь) и дальше в России. На восток уходит ветка, упирающаяся в море во Владивостоке, колея в этом направлении имеет уклоны не более 13 футов на 1000. На юг Китайская Восточная железная дорога идет к морским портам в Нючванге, Дальнем и Порт Артуре. Самый большой уклон в этом направлении 9 футов на 1000, и только на редких коротких участках.

В октябре 1903 года обычное число транзитных поездов за сутки составляло около 30. Кроме того, дополнительно отправлялось 18 местных поездов. Эти местные составы соединяли два противоположных конца города, а именно старый город и Пристань с административной частью города.

Также в городе работает порядка 400 русских извозчиков в качестве общественного транспорта, которые в среднем зарабатывают по 5 рублей в день (2,59 доллара).

Построена и автомобильная дорога, на которой готовы к работе четыре автомобиля, курсирующие между административным центром и старым городом: каждый из автомобилей вмещает 10 человек. Эти машины на ходу и возят пассажиров за 20 копеек в одну сторону. Эта дорога соединена с электрическими трамвайными путями, которая закольцовывает речной город, Пристань, и делает двойную петлю или цифру 8 через административный город. Это частная корпорация с капиталом 250 тысяч рублей (128,500 долларов). Эта же компания обеспечивает электричеством все три секции города.

Распоряжение землями

Харбин начинался главным образом как военная база и административный городок для управления железной дорогой. Его рост в масштабный коммерческий и производственный город изначально не задумывался основателями и стал для них сюрпризом. Но руководством железной дороги овладела жажда превратить его в великий русский коммерческий и производственный город, поэтому ими широко поощряется любая возможность продвижения в одном из этих направлений.

Капитал для большинства частных предприятий предоставлен Сибирскими евреями. Китайцы же предоставляют деньги для строительства частных зданий: отелей, хранилищ и т.д. В административной части города частные постройки запрещены.

Старый город был заложен первым, земля в первый год продавалась в публичное пользование по цене 1 рубль (51 цент) за квадратную сажень (49 квадратных футов – 4,5 кв м), но позже цена выросла до 3 трех рублей. Далее, в 1901 году, началось строительство административного района, где под здания было отведено 20 000 кв. саженей. Позже перешли к освоению речного города Пристани, где вся земля в короткий срок была распродана по цене 17 рублей за кв. сажень, и на ней выстроены зажиточные деревянные здания, около 850 - общей стоимостью 8 млн рублей. Недавно были выставлены на продажу еще два крупных участка, примыкающих к административной части города с ценой земли от 5 до 15 рублей за кв. сажень. Эту землю выкупили в основном спекулянты, которые сейчас продают ее по цене 20-40 рублей за кв. сажень.

Администрация выручила более 2 млн рублей за продажу земли частным владельцам. Множество красивых резиденций и основательных зданий находятся в процессе стройки по соседству с административным районом. Там же были построены гостиница и театр общей стоимостью в 60.000 рублей и сдаются по цене 25.000 рублей в год. Все эти земли находятся во владении на срок 86 лет.

Русско-китайский банк

Русско-китайский банк является здесь единственным финансовым институтом. Он располагается в великолепном каменном здании с паровым отоплением и собственным электрогенератором. Здание обошлось в 200.000 рублей или 103.000 долларов. Оборот банка увеличился на 30% за прошлый год, и объем ежедневных транзакций, без учета железнодорожных и правительственных платежей, составляет 400 000 рублей. Банк не дает займы под залог недвижимости, однако, авансирует под треть или половину стоимости текущего бизнеса. Таким образом, он ввел очень эффективную и активную систему кредитов для китайских торговцев, покупающих товары в России для дальнейшей продажи в Маньжурии. В некоторых случаях сумма выдаваемого кредита была в размере 200 000 рублей для китайцев, которые хотят закупить товары в России.

Такие эксперименты показали свою выгодность и пригодность. Наибольшие успехи заметны в торговле хлопком. В этом секторе стали проходить крупные сделки, и была налажена постоянная торговля. Эти товары завозятся в Маньжурию из Владивостока без пошлин. В настоящий момент, единственным товаром, на котором китайцы проигрывают, остается сахар.

Система авансируемых кредитов для покупающих российские товары китайских торговцев сейчас распространена по всей Маньжурии. Благодаря этим кредитам, беспошлинной торговле и системе благоприятствования со стороны железной дороги российские хлопковые товары стали так популярны в Маньчжурии, которая в настоящий момент находится в основном в руках американских производителей.

Российско-китайский банк очень щедр для российских и китайских торговцев в поощрении покупки отечественных товаров и их отгрузке, но такой режим не распространяется на жителей других стран.

Промышленность Харбина.

Ведущая отрасль Харбина - это производство муки. В городе действуют 8 мельниц европейских производителей, а также одна небольшая американская. Но уже поданы заявки на строительство еще двух больших мельниц, таким образом к середине 1904 года будут в работе 10 мельниц с мощностью 25000 пудов (902,800 фунтов) муки в день. Они платят 30 - 35 центов золотом за бушель пшеницы, доставленной на мельницу, а потенциал для расширения полей с пшеницей остается колоссальным. Текущая стоимость мучных мельниц в Харбине 1 млн 200 тыс рублей (618,000 долларов).

В ближайшем окружении Харбина находятся 200 кирпичных заводов, стоимостью 500 000 рублей. Два из этих заводов построены администрацией за 200 000 рублей. Большая часть кирпичей используется для строительства города. Красный кирпич хорошего качества продается по цене 6.5 рублей за 1000. Большую часть работ выполняют китайцы, чей труд оплачивается по 35 копеек за день.

Следующая отрасль по важности - это производство водки. В городе 8 заводов, стоимостью 200,000 рублей. Некоторые из них производят водку из спиртов браги и сахара, привезенных из России. Другие используют только спирты из местной пшеницы и из этого спирта водку. Потребление водки только в Харбине составляет 1000 ведер в день, это колоссальные объемы для Маньжурии. В то время как в России алкоголь подвергается высоким налогам, то водка стоит примерно 10 рублей за ведро, в то время как в Харбине цена ведра 1,5 - 2,5 рубля. Это для 40 градусного алкоголя. Чтобы сделать ведро водки из 96 градусного спирта, требуется 82 фунта пшеницы. А бутылки для этой водки привозились из Японии, но в Имонии и Маньжурии русские сейчас строят большой бутылочный и стекленой заводы.

Также в Харбине строится три пивоварни, стоимостью 200 000 рублей. Русские пьют много пива и в России производят этот напиток очень хорошего качества, но оно не предназначено для длительных перевозок; поэтому крайне редко можно увидеть русское пиво на тихоокеанском побережье или в Маньжурии. В настоящее время американское пиво превалирует на рынках Маньжурии, импортом занимается одна фирма через Порт Артур с объемом 150.000 дюжин бутылок в год. В то же время в долине Сунгари производят ячмень высокого качества, и местные пивоварни смогут закупать его по цене вдовое ниже, чем предлагают Штаты. Нет сомнений, что в скором времени все продающееся в Маньжурии пиво станет русским. Тем не менее, нашим тихоокеанским производителям хмеля стоит переключиться на этот рынок.

Есть несколько компаний, также вовлечённых в этот бизнес, с производством стоимостью в 250 000 рублей. Они заготавливают ветчину, бекон и все виды копченого мяса и справляются с этим великолепно. Свиней и рогатый скот в этой части страны кормят зерном, и они дают много мяса, а русские являются экспертами в заготовках мяса для рыночной торговли. До сих пор эти предприятия не вышли на весь Маньжурский рынок, но дешевая рабочая сила в сочетании с дешевым зерном и опытом китайцев в свиноводстве делают хороший задел для развития индустрии, и я не вижу причин, почему она не должна развивать быстро и эффективно и с уклоном н азиатский рынок.

Также в городе есть производство стоимостью 25,000 рублей по изготовлению соевого масла для красок.

Русские очень любят сладости и конфеты, но мало специалистов, которые могут создать грамотное предприятие с качеством сравнимым с русским. Но и в этой сфере есть одно предприятие, стоимостью 10 000 рублей.

Также есть лесопилки, одна на реке, 15 000 рублей, и две на железнодорожной ветке Харбин - Владивосток, общей стоимостью 150 000.

Сельскохозяйственный сектор

В городе множество производств находятся в зачаточном состоянии, но так как район располагается в богатом сельскохозяйственном, имеет развитую транспортную инфраструктуру и поддерживает высокий темп развития предприятий, то нет сомнений, что он будет превращаться в производственный и коммерческий центр.

Сельхоз районы отлично подходят для следующих отраслей: пшеницы, скота, овец, свиней, просо, ячменя, овса, кукурузы, бобовых, пушнины, шерсти, бобового масла, бобовой выпечки, табака, древесины и целого ряда неразработанных ископаемых. По факту, в окружении есть все для создания великого города.

Русские инвестиции в Маньчжурию

Главный инженер, ответственный за строительство ржд в Маньчжурии, сообщил, что Россия вложила в жд в Маньчжурии 270 млн рублей (139 млн долларов). Если к этому добавить вложения в фортификацию и возведение Порт Артура, Дальнего и Харбина, то примерный объем средств составит 500 млн рублей (257 млн долларов).

Американская и русская торговля в Маньчжурии

Что для США значат указанные успехи России на тихоокеанском побережье и строительство таких городов как Харбин и увеличение ее политического доминирования? Ответственными лицами отмечается рост присутствия американских товаров в регионе – около 75% импорта в Маньчжурии товары из Америки. Общие тезисы и выводы легки и очевидны, развитие русскими Маньчжурии и ее урбанизация несут дополнительные возомжности для сбыта американских товаров. Однако, их следует тщательно проверить и изучить на практике, чтобы предусмотреть также и негативные возможности с торговой точки зрения.

В настоящее время основные статьи импорта из США следующие: хлопковые товары, керосин, мука, пиломатериалы, консервированные и сушеные фрукты и овощи, пиво, консервированное молоко и масло, сигареты и прочие мелкие товары.

Экспорт из Маньчжурии в США незначителен настолько, что не стоит упоминания.

Хлопковые товары. В сфере хлопковой торговли Россия очень активный игрок, и она готова на любой шаг, чтобы закрепить свой бизнес. Россия становится серьезным конкурентом. Ее преимущества в данной сфере – политические, лояльные банковские структуры и транспорт. В честном чисто экономическом противостоянии, США сможет противостоять России. Но, например, при торговле с Персией Москва поддерживает бизнес субсидиями, и как она намерена поддерживать свой бизнес в Маньчжурии пока не ясно. Пока она субсидирует паромное сообщение в Дальний и Владивосток, где товары не облагаются пошлинами и дает привилегии для жд движения их этих городов в глубь страны.

Данное положение в купе с финансовой помощью Русско-китайского банка достаточно пока лишь для успешного запуска торговли, но если они прибегнут к субсидированию торговли, то смогут добиться закрытия всего иностранного бизнеса.

Производство хлопка в России растет быстрыми темпами, и у них есть четкие планы по защите своих интересов в Маньчжурии. Логично ожидать, что рано или поздно они их запустят.

Ниже приведу вам цитату одного американского специалиста, изучившего детально вопрос производства и торговли хлопком со стороны России.

«Россия в настоящий момент испытывает ажиотаж в освоении Маньчжурии. Если Россия применит те же методы, что использует в Азии, в частности в Персии, она выдавит с рынка все иностранные компании. Сейчас Россия монополизировала хлопковый рынок в Персии за счет субсидирования бизнеса. На каждый фунт российских хлопковых товаров государство выплачивает по 3 цента из казны. Один цент покрывает доставку, и у продавца остается еще по 2 цента на фунт прибыли, не считая прибыли полученной с продажи. Английским и немецким производителям приходится оплачивать полный фрахт, без каких-либо субсидий, и, естественно, они не могут конкурировать в таких условиях. Подобная система будет принята и в Китае. После захвата торговли в свои руки, субсидирование может быть отменено и это приведёт к росту цен на хлопок.»

Керосин. Керосин занимает второе место по важности импорта из США в Маньчжурию. Российская нефтяная отрасль уже сегодня успешно развивается и на равных конкурирует с американской. С помощью интенсивного использования во всех Маньчжурских городах, специальной помощи от русско-китайского банка (который теперь имеет филиалы во всех крупнейших городах), преференций от перевозок по ржд, предоставления специальных нефтевозов и мест хранения нефти вдоль ржд, а также отказа предоставлять указанные преференции американским компаниям, по моему мнению, Россия получит абсолютную монополию в нефтяной отрасли Китая, если продолжит укреплять свои позиции в стране.

Мука и пиломатериалы. Касательно этих отраслей я уде публиковал несколько широких докладов. Общий вывод этих статей в том, что Россия способна не только сковать нашу торговлю в Маньчжурии, но и стать серьезным конкурентом на всех восточных рынках.

Свежие и сушеные фрукты, консервированные фрукты и овощи. По данным направлениям США расширяет свое присутствие, и со всех точек зрения я склонен полагать, что торговля будет процветать без какой-либо опасной конкуренции.

Пиво. Пивная отрасль сталкивается с серьезной конкуренцией со стороны японских и немецких производителей, но стабильно растет и показывает выдающиеся результаты. Однако, когда русские пивоварни в Харбине будут запущены, американский бизнес пострадает, а со временем рынок может полностью перейти к русским.

Сухое молоко и Масло. Сибирские производители уже захватили рынок масла Маньчжурии, который сейчас находится под контролем коммерческого департамента КВЖД. Россия может стать очень агрессивным конкурентом здесь на всем Востоке. Что касается сухого молока, то у нас большие и постоянно растущие позиции, не только в Маньчжурии, но и на всем Востоке. Если российское правительство захочет получить позиции и в этом бизнесе, то за счет дешевого сибирского молока и прекрасных пастбищ в долине Ляо, а также дешевой рабочей силой, русские станут основным конкурентом нашей торговле с Китаем и Японией.

Сигареты. Российская табачная продукция уже захватила большую часть торговли и представляет большую часть отрасли по сравнению с любой страной.

Мелкие товары. В Харбине агент Нью-Йоркской компании информировал меня, что торговля ограничивается американскими консервированными товарами, включая фрукты, овощи, молоко и т.д., пивом, обувная кожа, телеги и несколько направлений запчастей.

Люди сообщают мне, что они успешно заменяют российскими двигателями американские, а жд нормы стимулируют покупку российских запчастей и обслуживания, и это обрубает часть возможностей для американского бизнеса. Они также сообщают, что успешно вытесняют американские керосин, муку, древесину, хлопок и прочие вещи и надеются, что в скоре смогут снабжать Маньчжурию всем, что сейчас импортируется из США.

Торговля США в Маньчжурии с китайцами достигла оборота в несколько миллионов долларов в год и представляет в основном импорт. Она выросла очень быстро и значительно до начала железнодорожного строительства, и росла бы также без российского присутствия.

Российские коммерческие преимущества.

Изучение условия торговли во Владивостоке и Харбине, а также других регионах определенно не способствует мысли, что американские товары могут продолжать конкурировать с русскими в Маньчжурии. Понимание устремлений Российско-китайского банка по продвижению российских товаров, легкий взгляд на методы и усилия ржд по поиску рынков сбыта для российских товаров, а также интереса к освоению ресурсов и богатств этого края только русскими и китайцами, говорят нам о том, что при российской власти американская торговля здесь развиваться не будет.

Если мы примем ко вниманию усилия российского правительства в виду субсидий и дотаций, а также преференции банков и жд по преследованию коммерческих и промышленных целей в купе с дешевой и надежной рабочей силой, дешевой едой и огромным запасом ископаемых, находящиеся под контролем России, то только Маньчжурский рынок уже становится незначительным на фоне потенциала захвата всех рынков Азии.

С миллионами рабочих рук в Китае, обширными угольными запасами Тихоокеанских регионов, горами меди и железа, богатыми лесами и безграничными полями, производящими самую дешевую еду в мире, что может остановить Россию от того, если она захочет, чтобы стать наибольшей коммерческой силой на всем Дальнем Востоке. Все, кто видят невероятный рост городов как Харбин, Владивосток, Дальний, Порт Артур, отмечают их огромную роль в будущем России в Тихоокеанском регионе.

В настоящий момент очевидны неблагоприятные условия для развития нашей торговли в Маньчжурии. И получится ли у нас компенсировать теряемые позиции другими отраслями пока не ясно.

Должно быть и скорее всего будет значительное развитие торговли сельскохозяйственными орудиями и машинами. Их иностранных государств, Германия обеспечила себе наибольшую долю рынка в этом секторе в Сибири и Марьчжурии, и именно немецкая торговля сейчас выигрывает от развития российского присутствия. После немцев идут австрийцу и датчане.

Совсем не вдохновляюще для любого американца является прогулка по такому активному торговому городу как Харбин, потому что он почти не увидит товаров из своей страны и не увидит ни одного американца или американской фирмы. Видимость былых 75% импортных статей из США истощается на глазах до незначительного уровня. Когда вы видите громадные мельницы, бесчисленные пивные заводы, немецкие, австрийские и датские машины и инструменты, слышите об успешном развитии российских лесопилок и продвижении российского хлопка, а затем видите российские нефтепродукты и сигареты там где недавно были американские и тщетно пытаетесь найти что-нибудь американское, то вы перестаете верить слухам, что при русском развитии Маньчжурии у американской торговли есть хорошие перспективы.

К несчастью, единственный порт, где мы можем вести статистику импорта – это Нючванг, и тот не точно. Практически весь импорт из Японии, Гонконга и других китайских портов идет без указания места происхождения. Товары идут в Маньчжурию через Порт Артур, Дальний и Владивосток постоянно, также как и через Нючванг, но эти товары практически все проходят без учетно.

Маньчжурия и Корея.

Потрясающая военная карта Маньчжурии и Кореи (36 на 42 дюйма), которая была напечатана в Приложении к данному номеру журнала National Geographic, была подготовлена подразделением военной информации военного департамента на основе последних изысканий и исследований. С позволения военного департамента, в частности Капитана Х.К. Хейла, главы департамента, журнал NG опубликовал значительную часть карты. Условные обозначения на обороте.

Маньчжурия находится примерно на одной широте с Манитобой, Северной Дакотой, Южной Дакотой, Минесотой и Небраской. Ее площадь составляет 362 310 кв миль и лишь на 10 000 миль меньше общей площади этих штатов. Она в 3 раза больше Калифорнии, одного размера с Техасом, Алабамой и Луизиной вместе взятых. Консул Миллер в своей статье описывал обильные неразработанные ресурсы Маньчжурии. На севере провинции находятся тысячи квадратных миль еще нетронутых пахотных угодий для пшеницы. В одной Маньчжурии площадь пахотных земель сопоставимы с общим объемом таковых в США.

В отличии от Китая, Маньчжурия не так интенсивно заселена, за исключением южных частей. Население по разным подсчетам составляет от 10 до 20 млн человек. Корея такого же размера как Канзас и немного меньше Миннесоы, по большей части гористая. Ее население варьируется от 8 до 16 млн человек. Площадь 80 000 кв миль.

Огромное количество названий на приложении к карте Южной Маньчжурии, особенно в Корее, показывает как густо заселены эти территории, но все равно они уступают плотности населения в Японии. В Японии порядка 45 млн человек и население растет быстрыми темпами, при этом они живут на площади равной штату Монтана. А возможность культивации имеет только 150 000 кв миль страны. 45 млн японцев снабжают себя всем необходимым из территории равной одной трети штата Илинойс, менее 20 000 кв миль.

Американский консул во Владивостоке перед началом войны писал:

«Невероятно, но путешествия из Европы на Дальний Восток третьим классом стали значительно ниже. Путешествие пассажира третьего класса из Гамбурга в Шанхай через Сибирские и Маньжурские жд обходится в 51,50 доллара, с включенным питанием, в то время как путешествие по морю обходится в 154,50 доллара. Немецкое правительство уже приняло решение о о перевозке своих солдат именно по жд ветке через Дальний Восток и Сибирь.»

Лесопромышленность в Маньчжурии

Появилось множество лесопромышленных компаний в Маньчжурии, Сибири и Сахалине, которые способны конкурировать с Pacific Coast lumber (Лес Тихиоокенаского побережья, вероятно название комапнии).

Самая крупная – Русская лесопромышленная и рудодобывающая компания Дальнего Востока с штаб-квартирой в Порт Артуре. Данная компания основана выдающимися русскими, связанными с правительством, и обладает капиталом в 20 млн рублей (10 млн 300 тыс долларов). Она работает на реке Ялу, сплавляет лес из Кореи и из Маньчжурии.

Мне сообщали, что данные леса очень богатые и обладают выдающимся запасом высококлассного дерева. Дерево на местные рынки попадает именно отсюда, и им на протяжении веков снабжается Тяньдзинский рынок.

Морские и речные джонки строятся из этой древесины, высекаемой большими балками, часто в 3 дюйма и толще. В Нючванге торгует более 25 000 подобных джонок. В основном используется сосна, очень похожая на белую сосну в США. Этот лес самого высокого качества, что я видел в Китае. Процент чистой древесины не очень велик.

Также широко используется ель, обычно более мелкая чем сосна, похожая на нашу лиственницу. Этот лес поступает из района Ялу. Его перевозят на местный рынок и другие рынки Китая на джонках. Такие джонки регулярно объединяются во флота для защиты от пиратов, часто поджидающих их у устьев рек для грабежа или требования выкупа.

Большая часть этой древесины используется небольшой длины и сплавляется по реке Ялу, в этом районе трудно найти длинные бревна. Китайцы традиционно привыкли использовать бревна небольшой блины, поэтому лес предназначенный для китайцев получает короткий распил еще в самом лесу.

По настоящее время здесь используют лучковые пилы с тонким узким лезвием, зубчики которого пилят в обе стороны. Русские же активно начинают использовать лесопилки с промышленными пилами, у которых режущая сторона только одна, такие же как используются и на наших лесопилках. С появлением русских предприятий эффективность труда заметно выросла.

На Ялу старые способы лесодобычи отходят в прошлое. Русские строят здесь третью крупнейшую в мире лесопилку. Не известна страна производства этой лесопилки, но точно известно о ее строительстве. Она будет находится в месте политических противоречий. В месте ведения морских баталий между Китаем и Японией, результат которых определил исход войны.

Русский лес.

В добавок к лесной гонке, которая уже снабжает огромным количеством леса Порт Артур, Дальний и Нючванг и КВЖД, организовано регулярное паромное сообщение из Владивостока в эти районы и из Сахалина, доставляющие большие партии леса.

Этот лес из России, насколько я могу судить, более низкого качества чем из Ялу. Он жестче, сучковатый, хуже гнется и держит форму и хуже подвержен обработке. Его можно сравнить как норвежскую сосну с белой сосной. Правда тот лес, что видел был не лучшего качества. Мне сообщили, что леса Сибири и Сахалина богатые и обширные, а их разработка ведется быстрыми темпами.

Данная информация у меня из достоверных источников, но я не могу их здесь указать по личным соображениям. Мистер Кларсксон, выходец из Портленда, Орегон, организовал лесопилку и дверной заводик рядом с Владивостоком, он сообщает об успешности ведения своего бизнеса.

Другая точка развития русской лесопромышленности – река Сунгари, в месте пересечения с КВЖД и около 80 миль южнее Харбина. Лес, сплавляемой по этой реке заготавливается по китайскому методу, в работе задействовано несколько сотен человек. Я считаю, что этот лес никогда не достигнет моря, но будет широко использоваться для местных нужд Харбина и нужд КВЖД.

Древесина, насколько я смог узнать, похожа на белую сосну, но очень короткая. Мне не удалось определить отчего зависит ее длина, от сложности навигации в реке или от состояния леса.

Харбину всего три года, но он уже один из крупнейших городов Азии с крупнейшим европейским населением среди азиатских городов с 60 000 русским населением, не считая солдат. В Харбине находятся две небольшие лесопилки, работающие с древесиной из Сунгари. На пути из Харбина во Владивосток есть две крупных лесопилки, с оборудованием стоимостью 150 000 рублей. Эти лесопилки работают для нужд ЖД и Харбина.

Очевидно, что Россия намерена предоставлять лес любого качества и типа на рынки Маньчжурии и Сибири с возможностью поставок и на китайские рынки.

Правительство установило требования, чтобы все ЖД и правительственные поставки приобретались у российских компаний, если возможно. Это значительно стимулирует российские предприятия среди которых и лесопромышленные.

Недавние крупные заказы на амеиканскую древесину были связаны лишь с поспешностью постройки казарм для российской армии в Маньчжурии.

На ЖД требуется огромное количество шпал, многие из которых приходят в негодность до завершения работ. Это связано с тем, что шпалы не успевают балластировать, и они погружаются глубоко в грунт и гниют. Сейчас большие партии шпал идут из Сибири и Японии, но для нашего бизнеса здесь возможностей нет.

Русские хорошо знакомы с лесоперерабатывающим бизнесом, мукомолочными и посевными работами, а так как они используют преимущества банков, ЖД и правительства в Маньчжурии, то я уверен, что их успехи в скором времени закроют любые возможности для американского бизнеса, и если они сохранят напор и энергию, то в скором времени они начнут оказывать серьезное давление на всем рынке Китая в торговле мукой и древесиной.

Я здесь не видел ни разу дерева сравнимого по качеству с орегонской сосной. Но местного уровня более чем достаточно для снабжения рынков Китая и большинства видов промышленного применения.

Генри Р. Миллер.

Нючванг.