

А.Ю. Быструшкин

Экспорт дальневосточного угля в Китай в 20-е гг. XX в.

В 1923 г. в качестве одной из мер по улучшению дел в дальневосточной экономике руководство Приморского края принимает решение об организации поставок угля с Сучанского месторождения на внешний рынок. Предполагалось, что это будет способствовать притоку в край дополнительных денежных средств, а это позволит в значительной мере ликвидировать дефицит торгового баланса и даст возможность организовать закупки за рубежом необходимого промышленного оборудования и потребительских товаров. Монополизация внешней торговли позволяла организовать поставки исключительно силами государственных ведомств (Дальвнешторг, Примгубсовнархоз), что давало возможность официальным властям непосредственно контролировать и регулировать без посредников экспорт и полученную прибыль.

Вопрос о возможностях и перспективах экспорта сучанского угля поднимался и ранее. В октябре 1918 г. геолог Э.Э. Анерт представил на рассмотрение Приморской областной земской управы доклад «О перспективах развития горной промышленности Приморья», где помимо прочего указал на перспективность вывоза сучанского угля, который в силу своего высокого качества вполне мог быть востребован на внешнем рынке. Причем объемы вывозимого угля можно было систематически увеличивать за счет своевременного и грамотного освоения новых запасов [1, с. 238].

Серьезным препятствием в организации экспорта могла стать высокая себестоимость сучанского угля. Для его удешевления необходимо было снизить расходы на перевозку от копей до Владивостока. Однако строительство железной дороги от Сучана до станции Кангауз согласно плану, утвержденному Дальэко, должно было начаться только весной 1924 г. и завершиться в начале 1925 г. Осуществление данного проекта давало бы возможность вывозить в Маньчжурию ежегодно до 17 млн пудов угля по цене 12–14 коп., что позволило бы в значительной мере охватить местный рынок, а также организовать поставки в Шанхай в объеме 10–11 млн пудов [2, с. 77].

В начале 20-х гг. основным поставщиком угля на промышленные и транспортные нужды Маньчжурии являлись Фушуньские копи (добыча в начале 20-х гг. свыше 3 млн т), контролируемые японским капиталом. Только на КВЖД фушуньского угля завозилось свыше 7 млн пудов в год (в 1921 г. – 7,4 млн пудов). Однако в целом производственные мощности копей ориентировались на южноманьчжурский рынок (металлургические заводы Мукденской провинции, Дайренский порт, Южно-маньчжурская железная

дорога) и значительно увеличить поставки были не в состоянии, что открывало перед сучанским углем определенные перспективы [3, с. 20].

В январе 1923 г. начинаются переговоры с руководством КВЖД и частными фирмами в Харбине. В мае того же года в Харбине начинает работу представительство Дальпромбюро, и вопрос о поставках сучанского угля в Маньчжурию получает реальное завершение. Согласно договору с КВЖД Сучанские копи обязались до конца года поставить 2 млн пудов угля. В это же время были установлены контакты и с частными харбинскими фирмами, которым уже в июне 1923 г. было отгружено 42 тыс. пудов угля [2, с. 85]. Осенью 1923 г. Уссурийская железная дорога уменьшает объем заявок на сучанский уголь. С марта по сентябрь поставки сократились с 613,9 тыс. пудов до 198,6 тыс. пудов. Причина заключалась в высокой стоимости угля, который несмотря на понижение отпускной цены (март – 20 коп., август и сентябрь – 17 коп.) обходился ей слишком дорого. Поэтому администрация дороги переключилась на закупку угля с Зыбунных копей как более дешевого (в сентябре поставлено 370,9 тыс. пудов по цене 9,5 коп. за пуд), а также с частных предприятий [2, с. 65, 86, 87]. Перед руководством Сучанских копей встал вопрос: либо сокращать производство со всеми вытекающими последствиями, либо активнее расширять и осваивать новый рынок сбыта.

С июня по сентябрь 1923 г. в Харбин на нужды местных фирм было поставлено 492,6 тыс. пудов угля. Столь значительные объемы поставок объяснялись тем, что частный потребитель Харбина не был связан с производителями угля из Южной Маньчжурии и поэтому достаточно быстро перешел на сучанский уголь [2, с. 86].

Однако в отношении КВЖД добиться успешных результатов не удалось. Вместо запланированных 2 млн пудов в течение 1923 г. поставки достигли лишь 1,55 млн пудов. Связано это было с тем, что не удалось в полной мере преодолеть конкуренцию со стороны Фушуньских копей, которые имели преимущества по транспортировке угля, что сказывалось на его себестоимости не в пользу сучанского (пуд фушуньского угля стоил 17 сен, или 13,9 коп. по обменному курсу) [4, с. 23–23об.]. По итогам работы за 1923 г. прибыль Сучанского предприятия составила 27822 руб., общие производственные результаты были признаны удовлетворительными.

Работа на китайском рынке, по мнению руководства Дальпромбюро, была в целом успешной, и

продолжение ее в дальнейшем имело перспективность. Исходя из этого Особой технической комиссией был утвержден план работы по Сучанским копям на 1924 г., в котором объемы поставок в Китай составляли 5,4 млн пудов. Из них на КВЖД – 3 млн пудов, остальное количество частным потребителям [2, с. 88, 92].

Сбыт угля в первой половине 1924 г. осуществлялся успешно, однако к осени возникли определенные трудности с реализацией. Вызвано это было с тем, что ввиду наличия большого количества угля на Харбинском рынке (прежде всего сучанского) началось падение цен. В январе–марте 1924 г. цена угля за пуд для КВЖД составляла 17,3 коп. и 18,8 коп. для частных потребителей. По этой причине реализация угля на частном рынке Харбина к концу года составила 1443,4 тыс. пудов. Остальное количество угля, предназначенного харбинским потребителям (более 450 тыс. пудов), ушло на КВЖД. Благодаря этой мере удалось избежать значительных убытков и в целом выполнить годовой экспортный план, хотя и с некоторыми издержками. Общий объем экспорта сучанского угля в 1924 г. составил 4966,5 тыс. пудов [4, с. 23; 5, с. 48, 49].

В конце 1924 – начале 1925 г. в Маньчжурии возникает новое каменноугольное предприятие – Мациохинские копи, расположенное в районе восточного участка КВЖД, владельцы которого начинают искать рынки сбыта. Среди прочего активно обсуждался вопрос возможного транзита мациохинского угля через Владивосток, для отправки в порты Китая, Сингапур и на Филиппины. Настойчивость руководства копей в отношении провоза через Приморье объяснялась удобством данного маршрута. Расстояние между Мациохинским предприятием и Владивостоком равнялось 367 верстам прямого пути, в то время как до Дайрена оно составляло 1740 верст, с перегрузкой в Чаньчуне в вагоны другого типа колеи. Вопрос о поставках на маньчжурский рынок, в том числе на КВЖД, затруднялся высокой стоимостью мациохинского угля (около 30 коп. за пуд) ввиду слабой технической оснащенности и недостаточной освоенности угленосных площадей, позволявшей произвести добычу в 1925 г. не более 600 тыс. пудов [5, с. 49]. Таким образом, уголь Мациохэ в тот момент не мог составить серьезную конкуренцию приморскому углю.

Стабилизация цен на Харбинском рынке и сохранение значительного спроса позволили в 1925 г. поставить в Китай 5359,6 тыс. пудов сучанского угля для КВЖД и 420,3 – частным потребителям (вывезено морем). В том же году в Маньчжурию было вывезено 537 тыс. пудов угля с Артемовских копей (бывшие Зыбунные). Однако это являлось лишь экспериментом, а не серьезным начинанием, и в дальнейшем вывоз артемовского угля не производился. В целом объем вывезенного на экспорт дальневосточного угля в 1925 г. составил 6774 тыс. пудов [6, с. 55; 7, с. 42].

В 1924–1925 гг. активизируют свою деятельность на внешнем рынке и Черновские копи. Сохранение незначительного спроса на уголь со стороны железных дорог Забайкалья вынудило руководство предприятия искать объекты для сбыта. Вывоз забайкальского угля в Маньчжурию осуществлялся еще в 1910-е гг. Однако объемы были невелики (10–11 тыс. пудов в год), и шел он на пограничные станции исключительно для хозяйственных нужд [3, с. 14]. В течение 1924 г. в Маньчжурию было вывезено 11,5 тыс. пудов угля. В 1925 г. поставки достигли 226 тыс. пудов, а в перспективе объем экспорта мог быть доведен до 1 млн пудов, на что имелись соответствующие договоренности с торгпредством [5, с. 50–51].

Но существовали и определенные трудности. Черновские бурые угли относились к числу рядовых и поэтому использовались в Китае в основном для отопительных нужд и в меньшей степени как топливо для паровозов. Кроме того, черновский уголь имел конкурента в лице Чжалайнорский копей (район станции Маньчжурия, западный участок КВЖД), уголь которых был несколько дешевле. Себестоимость черновского угля на участке КВЖД от станции Маньчжурия до Цицикара колебалась от 10,3 до 18,6 коп. за пуд, в то время как цена чжалайнорского составляла от 8,2 до 15,8 коп. за пуд. Кроме этого, в 1925 г. на маньчжурский рынок пытались выйти и Черемховские копи (Восточная Сибирь), уголь которых несмотря на высокую цену (18–23 коп. за пуд), являлся более качественным [5, с. 51]. Поэтому реализация угля, даже в пределах западного участка КВЖД, была весьма проблематичной, и в последующие годы вывоз в Китай практически прекратился.

В середине 20-х гг. возникают проблемы и у производителей угля из Приморья. Угольные предприятия Северо-Восточного Китая стремительно наращивают свои мощности и активно внедряются на рынок. Учитывая сравнительную узость маньчжурского рынка (около 30 млн пудов) и дешевизну местного угля, дальнейший экспорт с Сучана по существующим ценам и в предполагавшемся объеме (в 1926 г. – около 10 млн пудов) мог оказаться убыточным и бесперспективным [7, с. 42]. Кроме того, несколько увеличился объем потребления в крае, а мощности Сучанского предприятия не могли позволить одновременно и в равной степени работать на внутренний и внешний рынок.

В 1925 г. начинает обсуждаться вопрос о поиске новых перспективных направлений экспорта приморского угля как альтернативы маньчжурскому рынку. В качестве наиболее приемлемого варианта представлялся вывоз сучанского угля в порты юго-восточной Азии и прежде всего в Сингапур, а также в Шанхай. Тем более, что с постройкой железной дороги Сучан-Кангауз стоимость угля должна была снизиться, а объемы поставок, при условии расширения добычи, возрасти. В феврале 1925 г. в Сингапур была отправ-

лена пробная партия сучанского угля в объеме 354 тыс. пудов. Установленная цена реализации определялась в 16 руб. 50 коп. за тонну, общие накладные расходы по доставке составили 16 руб. 31 коп. Таким образом, чистая прибыль равнялась 1048 руб. 48 коп. [5, с. 50]. Полученная прибыль показала нецелесообразность продолжения поставок в дальнейшем. Тем не менее на 1926 г. было запланировано отгрузить в Сингапур 1250 тыс. пудов угля для снабжения судов Доброфлота. В это же время был заключен договор с торгпредством в Шанхае на поставку туда 1200 тыс. пудов сучанского угля. Однако стоимость его с учетом всех расходов по перевозке до Шанхая составляла 13 руб. 77 коп., что равнялось цене угля, завозимого в Шанхай японскими и китайскими компаниями. Было предложено при отправке смешивать сучанский уголь с качественным бурым углем в пропорции 3 к 2, что снижало его конечную стоимость до 12 руб. 45 коп. и должно было обеспечить некоторую устойчивую прибыль [5, с. 50].

Вывоз приморского угля на экспорт в 1923–1926 гг. в целом не оправдал себя как перспективное, экономически выгодное направление, способное организовать приток в край значительных финансовых средств. Однако как временная мера, позволившая угледобыче Приморья (прежде всего Сучану) сохранить свой производственный потенциал, оказалась вполне при-

емлемой. Как было отмечено позднее, «...экспорт приморского угля за границу является мерой временной, пока... не восстановится нормальный спрос на него со стороны внутреннего рынка, удовлетворение потребностей которого и должно быть основным назначением... месторождений материковой части Дальнего Востока» [8, с. 110].

На рубеже 20–30-х гг. рассматривался вопрос о расширении экспорта углей Дальнего Востока. По мнению ряда специалистов, для организации экспорта в Тихоокеанский регион имелись весьма благоприятные условия: истощались запасы и уменьшались объемы добычи угля в Японии, которая до сего времени являлась его основным поставщиком в Восточной Азии. Уголь китайских месторождений, несмотря на богатые запасы и дешевизну, был непригоден для пароходов, что существенно снижало его экспортную ценность. Испытывали недостаток в угле тихоокеанские штаты Америки – Орегон и Калифорния, завозившие его из Австралии и Колумбии. Таким образом, высококачественный сахалинский и частично сучанский уголь мог быть востребован не только как топливо, но и как сырье для металлургической и химической промышленности Японии и США [9, с. 29–30]. Однако и в 30-е гг. в силу ряда причин не были созданы условия, позволявшие вести широкомасштабный и экономически выгодный экспорт угля.

Библиографический список

1. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). – Ф. 353. – Оп. 1. – Д. 293.
2. Отчет Дальневосточного промышленного бюро ВСНХ. Январь–октябрь 1923 г. – Чита, 1923.
3. Любимов, Н.Н. Экономические проблемы Дальнего Востока / Н.Н. Любинов. – М., 1925.
4. ГАХК. – Ф. 1151. – Оп. 1. – Д. 27.
5. Государственная промышленность на Дальнем Востоке за 1923–25 гг. – Хабаровск, 1925.
6. Анерт, Э.Э. Богатства недр Дальнего Востока / Э.Э. Анерт. – Хабаровск ; Владивосток, 1928.
7. Контрольные цифры народного хозяйства ДВК на 1925–1926 гг. – Хабаровск, 1925.
8. Архипов, Н.Б. Дальневосточный край / Н.Б. Архипов. – М. ; Л., 1929.
9. ГАХК. – Ф. 353. – Оп. 1. – Д. 102.