

История

Взаимоотношения Советской России с Китаем и проблема КВЖД (1917—1920-е гг.)

© 2009

Г. Романова

Анализируются взаимоотношения Советской России и Китая в 1917—1924 гг. Рассматриваются отличия внешней политики Советской России от политики царской России. Отмечается, какие договоры и соглашения РСФСР признала неравноправными и от чего отказалась в своей внешней политике. Излагаются концепции отечественной и китайской историографий относительно первых деклараций РСФСР, Соглашения от 31 мая 1924 г., проблемы КВЖД, а также в целом внешней политики Советской России в Северо-Восточном Китае. Рассматриваются российско-китайские межгосударственные отношения с учетом новых подходов к оценке Октябрьской революции.

Ключевые слова: российско-китайские отношения, внешняя политика Советской России, КВЖД.

История раннего этапа взаимоотношений Советской России с Китаем, установления дипломатических отношений и проблема статуса Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), хотя и исследовались в определенной степени в отечественной историографии, требуют переосмысления и сопоставления с новыми оценками в зарубежной, в частности китайской историографии.

После Октябрьской революции правительство Советской России стало проводить в отношении Китая политику, принципиально отличную от политики других держав — политику дружбы, мира и равноправного сотрудничества. Внешняя политика России основывалась на Декрете о мире, принятом 26 октября (8 ноября) 1917 г. II Всероссийским съездом Советов, "Декларации прав народов России", опубликованной 2 (15) ноября 1917 г. и Обращении ко всем трудящимся мусульманам России и Востока от 20 ноября (3 декабря) 1917 г.

Харбинские большевики взяли курс на провозглашение советской власти в полосе отчуждения КВЖД. 20 ноября 1917 г. Харбинский Совет рабочих и солдатских депутатов (СРСД), основываясь на указаниях Советского правительства

(телеграмма председателя Совета народных комиссаров В.И. Ленина), издал приказ о роспуске контрреволюционных русских организаций, а 30 ноября отстранил от должности управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата, отказавшегося выполнить инструкции Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и прибыть в Петроград. Управляющим КВЖД был назначен заместитель председателя СРСД Б. Славин. Отстранялись также русские консулы в Харбине, Хайларе и Куанчэнцзы. Харбинскому СРСД поручалось предоставлять права России на территории Маньчжурии и взять под защиту русских граждан¹.

К началу 1917 г. свыше 50 тыс. российских рабочих и солдат были заняты обслуживанием Китайско-Восточной железной дороги, построенной Россией на территории Китая в Северной Маньчжурии. 2 декабря 1917 г. Совет рабочих и солдатских депутатов в Харбине взял власть в свои руки. Советская власть была установлена по всей линии КВЖД. Опасаясь захвата КВЖД Японией, США, Англия, Франция потребовали от китайского правительства принять меры для ликвидации советской власти в полосе отчуждения. 13 декабря 1917 г. войска китайских милитаристов разгромили Харбинский Совет рабочих и солдатских депутатов. После падения советской власти полоса отчуждения КВЖД превратилась в базу Белого движения².

Правительство Советской России пыталось достичь соглашения с пекинским правительством, признанным мировым сообществом в качестве законного правительства Китая. Однако в марте 1918 г. правительство Китая, следуя примеру держав-победителей в Первой мировой войне, отозвало своего посланника из столицы России, разорвав дипломатические отношения. Более того, пекинское правительство, будучи в то время единственным правительством, представлявшим Китай на международной арене, в августе 1918 г. направило свои войска в Сибирь и таким образом приняло участие в иностранной интервенции против Советской России. Китайские отряды были направлены в Забайкалье, Владивосток и Хабаровск, где хозяйничали японцы; во Владивостокском порту встал на якорь китайский крейсер, а на Амуре появились китайские канонерки³.

Несмотря на фактически враждебное отношение китайского правительства к новой российской власти, Советское правительство заняло конструктивную позицию, предложив установить новые равноправные отношения между двумя народами и правительствами обеих стран.

В отечественной историографии в 1990-е гг. появились и противоположные концепции революционного движения в полосе отчуждения КВЖД. Так, Г.В. Мелихов опровергает устоявшуюся точку зрения, в частности, мнение Г.И. Андреева, о “признаках революционной ситуации” в Полосе отчуждения КВЖД, а также того, что “значительная часть трудящихся КВЖД шла за большевиками”. Наоборот, Г.В. Мелихов утверждает, что “большинство населения полосы отчуждения не шло за большевиками и их действий не поддерживало”, а “Союз железнодорожников одобрял действия управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата”⁴.

Как отмечает А.Д. Воскресенский, внешняя и внутренняя политика большевиков базировалась на комплексе противоречивых и утопичных идей, центром которых была теория мировой социалистической революции. В контексте этой общей идеи важная роль предписывалась подрыву и разрушению империалистической периферии посредством национально-освободительных революций. Революции в других странах рассматривались в качестве средства, способствующего выходу СССР из международной изоляции. Сначала Советская Россия возлагала надежды в первую очередь на Европу и только после 1923 г., когда ре-

волюции там потерпели крах, стала уделять больше внимания революционному движению в Китае⁵.

По мнению ряда китайских историков, сразу же после победы большевистской революции в Петрограде возникла проблема КВЖД. Например, Сюэ Сяньтянь считает, что приказ о захвате власти в Харбине и полосе отчуждения КВЖД свидетельствовал об “унаследовании” большевиками “агрессивности царской России” в Маньчжурии и явился промахом Ленина”⁶.

Для установления дружественных связей между двумя странами НКВД вел переговоры с посланником Китая в России Лю Цзинжэнем. Наркоминдел разработал программу заключения общего договора с Китаем. Эта программа предусматривала аннулирование договора 1896 г., Пекинского протокола 1901 г. и всех соглашений с Японией 1907—1916 гг. Китайской миссии в январе 1918 г. были переданы советские предложения о КВЖД, разработанные комиссией под председательством В.Р. Менжинского. Эти предложения предусматривали передачу Госбанку Советской России всех обязательств Русско-Азиатского банка, вывод войск из полосы отчуждения КВЖД, создание для охраны дороги гражданской милиции из китайцев и русских и т.д. Советское правительство отозвало военную охрану при консульствах, заявило о своем согласии отказаться от права экстерриториальности советских граждан и т.д.⁷

Первый союзный договор между Россией и Китаем был подписан в Москве 22 мая 1896 г. (Ли Хунчжаном с С.Ю. Витте и А.Б.Лобановым-Ростовским). Он устанавливал военный союз России с Китаем против Японии в случае ее нападения на эти страны или Корею, а также закреплял согласие Китая на постройку железной дороги через Маньчжурию на Владивосток с правом перевозки по ней русских войск и правом России использовать в случае необходимости китайские порты. Согласно статье 6-й, Договор был заключен на 15 лет и вступал в силу после утверждения контракта на строительство КВЖД китайским правительством⁸.

Как подчеркивает Ю.М. Галенович, в 1896 г. Россия и Китай вступили в военно-экономический союз, “союз российского двуглавого орла и китайского дракона” на случай агрессии третьей страны. Договор предусматривал осуществление экономического проекта, который в перспективе отвечал интересам и обоих партнеров, и третьих стран — в Западной Европе и на Востоке, т.е. в Китае и Японии. Речь шла и о стремлении защитить мир и безопасность на Дальнем Востоке, и о намерениях реализовать экономические планы глобального масштаба⁹.

После русско-японской войны 1904—1905 гг. настойчивое проникновение американского капитала в Маньчжурию угрожало позициям России и Японии. Между недавними противниками быстро установилось весьма тесное сотрудничество, выразившееся, в частности, в заключении между ними ряда секретных договоров 1907, 1910, 1912 и 1912 гг. Эти договоры разграничивали “сферы влияния” России и Японии в Маньчжурии и обязывали их к взаимной поддержке специальных интересов другой страны в пределах ее “сферы”¹⁰. Именно в этих договорах и соглашениях Советская Россия увидела неправомерность и впоследствии отказалась от них. Но речь нигде не шла о договорах по пограничному вопросу и торговым связям. Только лишь по Тяньцзиньскому договору 1858 г. России были предоставлены такие же права в морской торговле, как США, Англии и Франции. Но Россия этими правами практически не пользовалась, поскольку вела традиционную сухопутную торговлю.

Переговоры о КВЖД начались в Петрограде 19 января и продолжались в течение февраля 1918 г. Наряду с официальным представителем, секретарем консульства Ли Шичжуном с китайской стороны в них принимали участие и представители общественной организации “Союз китайских граждан в России”. Советскую сторону представляли начальник отдела Востока Наркомата иностранных дел, только что назначенный полномочным представителем Советской России в Китае А.Н. Вознесенский и его заместитель Е.Д. Поливанов. Российская сторона предложила для обсуждения следующие вопросы: о создании русско-китайской ликвидационной комиссии по проблеме КВЖД, о действиях китайских властей в отношении Харбинского совета, о вводе китайских войск в полосу отчуждения КВЖД, об управляющем дорогой Д.Л. Хорвате, об административном управлении полосой отчуждения КВЖД и другие. По первому вопросу не удалось прийти к соглашению из-за позиции китайского представителя, который считал, что такая комиссия должна иметь государственный уровень, однако, поскольку Советская Россия еще не признана Китаем, то говорить о ней преждевременно.

Советская делегация на переговорах уделила большое внимание судьбе управляющего дорогой генерала Д.Л. Хорвата, которого считала главным виновником обострения советско-китайских отношений на КВЖД. Советская сторона требовала от китайского правительства увольнения генерала Д.Л. Хорвата с занимаемой должности и выдачи его России.

Нежелание Китая пойти навстречу в данном вопросе Советское правительство расценивало как содействие находящимся на его территории русским контрреволюционным организациям в их подрывной работе против нового правительства России. 17 января 1918 г. большевики приняли решение об аресте в Петрограде членов Правления Общества КВЖД. Кроме того, была предпринята попытка вызвать в Петроград генерала Д.Л. Хорвата. Китайский представитель подчеркнул, что судьбу управляющего КВЖД не следует связывать с политикой. Вмешательство в дела дороги со стороны Советского правительства означало подрыв китайского суверенитета и нарушение договорных обязательств между двумя государствами, с чем Китай никак не мог согласиться. Вопрос о Хорвате китайская сторона связала с проблемой сохранения своего суверенитета в полосе отчуждения КВЖД¹¹.

В соответствии с декретом ВЦИК от 14(27) декабря 1917 г. о национализации банков Русско-Азиатский банк становился собственностью государства, все его обязательства по отношению к КВЖД перешли к Государственному банку России. Однако правление Русско-Азиатского банка (РАБ) не признало своего роспуска. Его председатель А.И. Путилов и ряд других членов правления переехали во Францию и в Париже образовали новое правление банка. Старое правление Общества КВЖД в Петрограде во главе с вице-председателем А.С. Вентцелем было распущено и арестовано, и связь между правлением в Петрограде и Управлением дороги в Харбине оказалось окончательно разорванной.

15 января 1918 г. новое правление Русско-Китайского банка в Париже приняло проект создания в Пекине нового правления Общества КВЖД. 24 января в Пекине состоялось совещание, где Н.А. Кудашев (российский посланник в Пекине), Д.Л. Хорват и А.И. Путилов приняли решение о собрании акционеров дороги и образовании нового правления, которое должно признать китайское правительство. КВЖД переходила таким образом (формально) в руки Русско-Азиатского банка, однако при этом Н.А. Кудашев потребовал от правления банка

в Париже официальный документ, подтверждающий, что дорога является собственностью русского правительства, а не банка. Представители белой эмиграции делали все, чтобы сохранить право собственности России на КВЖД.

27 апреля (10 мая) в Пекине состоялось общее собрание акционеров КВЖД, принявшее решение о самостоятельности дороги как предприятия Русско-Китайского банка и избравшее новое правление Общества КВЖД. В него вошли: председатель генерал Янь Шицзин, директор-распорядитель Д.Л. Хорват, А.В. Колчак (назначенный главным инспектором Охранной стражи дороги), А.И. Путилов и др.¹²

На КВЖД претендовали Франция, действовавшая через Русско-Азиатский банк. США и Франция стремились при посредстве белой эмиграции лишить Советскую Россию юридических прав на КВЖД. Захваченная командованием Антанты дорога использовалась для бесплатной переброски иностранных войск на российский Дальний Восток и в Сибирь.

Рассматривая советские предложения об урегулировании проблемы КВЖД на переговорах в январе-феврале 1918 г. в целом, следует заключить, что они свидетельствовали об отказе от прежней политики царской России в Маньчжурии, создавшей в полосе отчуждения КВЖД, как подчеркивает китайский историк Чжан Тун, “государство в государстве” (отчуждение земли, экстерриториальность русского населения, экономические привилегии, русская полиция и войска охраны, управление и т.д.).

Китайская сторона заняла на переговорах неконструктивную позицию по отношению к советским предложениям об урегулировании проблемы КВЖД, являвшимся для Китая крайне выгодными. Основная причина заключалась в непризнании Советского правительства России союзниками, которые не признали бы любые соглашения Китая с ним, в том числе и по вопросу о КВЖД¹³.

Первый период урегулирования проблемы КВЖД в советско-китайских отношениях для России завершился неудачно, так как она полностью потеряла контроль над дорогой и ее полосой отчуждения. Китай же, наоборот, смог добиться значительных успехов: прежде всего он взял КВЖД под охрану своих войск и настоял на выводе из полосы отчуждения русских охранных частей, что явилось важным шагом на пути установления полного контроля над КВЖД. Этот результат стал возможным вследствие благоприятной для Китая международной обстановки и ослабления России из-за революции и антибольшевистской позиции стран Антанты¹⁴.

Открытое вмешательство интервентов во внутренние дела России затрагивало и сферу российско-китайских отношений, а также интересы Китая. 9 января 1919 г. США и Япония заключили “международное” соглашение относительно надзора над Сибирской железной дорогой и КВЖД, которое оформило существование “Межсоюзного железнодорожного комитета и технического совета”¹⁵. Председателем “Межсоюзного технического совета” стал американец Дж. Стивенс. Хотя при содействии союзников на КВЖД была восстановлена администрация бывшего царского правительства, только номинально руководившая дорогой, фактически управление КВЖД осуществлялось “Межсоюзным техническим советом”. Пекинское правительство выражало протест в связи с его созданием, ссылаясь на то, что КВЖД проходит по территории Китая и значительно отличается от сибирской железнодорожной системы. 10 марта 1919 г. было достигнуто компромиссное соглашение. КВЖД переходила под охрану ки-

тайских частей, США получали право держать войска численностью в 1 тыс. чел. в Харбине, а Япония — на ст. Маньчжурия¹⁶.

Как считают китайские историки, перед Китаем стояла задача сохранения КВЖД от захвата Японией, белой эмиграцией и союзными державами. Китайские власти были вынуждены мириться с присутствием на КВЖД войск интервентов и отрядов атамана Забайкальского казачьего войска Г.М. Семенова. Поскольку за спиной белой эмиграции стояли союзники, китайские власти добились лишь некоторого ограничения их деятельности. Открытое выступление против Семенова и Хорвата сразу привело бы к захвату КВЖД японскими войсками¹⁷.

В исследовательской литературе нет единого мнения о позиции правительства большевиков относительно КВЖД в первые годы советской власти. По мнению китайских историков, действия новой российской власти преследовали две цели: “прорвать блокаду великих держав, заставить Китай признать Советское правительство” и “стимулировать антиимпериалистические настроения китайцев”. Согласно первой декларации, “советская сторона, безусловно, передавала КВЖД безо всякого вознаграждения Китаю”. Во второй декларации от 27 сентября, предлагалось лишь “совместное использование дороги в интересах РСФСР, Китая и ДВР”, т.е. Россия фактически отказывалась от своего прежнего обещания вернуть дорогу Китаю. Китайские историки причину этого отказа видят в победе советской власти в гражданской войне.

Оценка первых деклараций РСФСР как “орудия коммунистической пропаганды”, прочно утвердилась в работах тайваньских и гонконгских историков. Гоминьдановские историки подчеркивают, что РСФСР имел особый дипломатический план в отношении Китая, основным содержанием которого стала организация подрывной работы против Китайской Республики с помощью Коминтерна. “Этот план соответствовал тактике “мировой революции”¹⁸.

В отечественной историографии существует точка зрения о неизменности взглядов Совета народных комиссаров и Народного комиссариата иностранных дел в отношении КВЖД. Разногласия в трактовке позиции советского правительства возникли, прежде всего, из-за публикации В.Д. Виленским (Сибиряковым) в 1919 г. брошюры “Китай и Советская Россия. Из вопросов нашей дальневосточной политики”, в которой он привел вариант проекта обращения правительства РСФСР к китайскому народу, содержащий отказ от КВЖД. Этот проект обсуждался, но не получил одобрения советского руководства в пункте, касающемся КВЖД. Но именно в этом виде он стал известен китайскому консулу в Иркутске и передан в Пекин. Несколько позднее был отправлен по телеграфу из Владивостока в Шанхай с произвольным добавлением абзаца, гласившего, что советское правительство будто бы возвращает Китаю КВЖД без всякого вознаграждения¹⁹.

В Обращении Совнаркома РСФСР к китайскому народу и правительствам Южного и Северного Китая 25 июля 1919 г. и в ноте Народного комиссариата иностранных дел китайскому правительству 27 сентября 1920 г. четко сформулированы моменты прежних русско-китайских отношений, от которых отказалась Российская Федерация. В первом Обращении Советское правительство предложило Китайскому правительству вступить в переговоры об аннулировании договора 1896 г., Пекинского протокола 1901 г. и всех соглашений царской России с Японией с 1907 по 1916 гг. Правительство РСФСР провозглашало отказ от русской доли в боксерской контрибуции, особых привилегий российских куп-

цов в Китае и прав экстерриториальности. Однако об отказе от КВЖД не говорилось. Напротив советское правительство предлагало возобновить прерванные в марте 1918 г. под давлением западных союзников Китая переговоры. Сформулированное предложение свидетельствует о нежелании советской стороны без переговоров отдать КВЖД Китаю.

Более определенно позиция РСФСР по отношению к КВЖД была сформулирована в Обращении к правительству Китайской Республики от 27 сентября 1920 г. В тексте содержался отказ Российской Федерации от боксерской контрибуции и от права экстерриториальности, предлагалось установление регулярных торговых и экономических отношений, взаимное открытие дипломатических и консульских представительств. Последний, VIII пункт Обращения был посвящен проблеме КВЖД. Советская сторона предлагала заключить “специальный договор о порядке пользования Китайской Восточной железной дорогой для нужд РСФСР” между Китаем, Россией и ДВР²⁰.

Как подчеркивает Г.В. Мелихов, в Декларации об образовании ДВР имелась ошибочная формулировка о вхождении в ее состав и полосы отчуждения КВЖД, являвшейся территорией суверенного Китая. Параграф шестой Декларации был сформулирован в следующем виде: “Вся территория Дальневосточной республики от озера Байкал до Тихого океана, включая Забайкальскую, Амурскую и Приморские области, Сахалин, Камчатку и территорию Китайско-Восточной железной дороги объявляется независимым единым государством и никакие территориальные концессии не будут предоставляться иностранным государствам”.

ДВР должна была проводить активную внешнюю политику, главными задачами которой являлись: недопущение военного столкновения с Японией, нормализация советско-китайских отношений с решением вопроса о КВЖД, установление дружбы с китайским соседом ДВР и РСФСР. Вопрос о КВЖД в тот период являлся важнейшей частью советско-китайских отношений, и советское правительство официально передало ДВР право представлять его интересы в переговорах с Китаем о КВЖД.

16 апреля 1920 г. правительству ДВР из Москвы было указано на ошибочность приведенной формулировки относительно пункта шестого Декларации. Наркоминдел РСФСР потребовал выдвинуть перед пекинским правительством предложения о совместном установлении способа сосуществования в полосе отчуждения. Ошибка, таким образом, была отмечена, но по каким-то причинам позднее повторена уже в тексте Правительственной декларации, опубликованной в газете “Дальневосточная республика” от 28 сентября 1920 г. Тем не менее, именно этот текст был получен и опубликован в Пекине, вызвав соответствующие комментарии и возмущение китайских средств массовой информации, переросшие в настоящую кампанию против ДВР и ее мнимых попыток “захвата” китайской территории (полосы отчуждения) и т.п. Официальными кругами Пекина текст был признан неприемлемым. Китайское правительство также отменило экстерриториальность для российских граждан в Маньчжурии и в Китае в целом, введенную для русских подданных русско-китайскими Тяньцзинским и Пекинским трактатами 1858—1860 гг.²¹

31 мая 1924 г. Л.М. Караханом и представителем пекинского правительства Гу Вэйцзюнем было подписано “Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой”, состоявшее из 15 статей. Это был пер-

вый равноправный договор Китая в новейшее время. В этом документе определялось общее направление советско-китайских отношений, основывавшихся на принципах полного равенства и уважения государственного суверенитета и т.д. В ст. IV Соглашения Советское правительство отметило недействительность всех договоров между правительством царской России и третьими странами, ущемляющими суверенитет и интересы Китая. Кроме того, было сделано специальное заявление о необходимости отмены прав экстерриториальности и консульской юрисдикции в Китае. Советское правительство также отказалось от российской части “боксерской контрибуции”. Подписание комплекса документов знаменовало немедленное восстановление нормальных дипломатических отношений между СССР и Китаем.

Одновременно в развитие ст. IX указанного документа было подписано соглашение о временном управлении КВЖД. Зафиксированная в рассматриваемых документах договоренность относительно КВЖД целиком базировалась на признании ее собственностью Советского Союза. В основном соглашении предусматривалось (ст. IX), что вопрос о КВЖД будет урегулирован на предстоящей советско-китайской конференции, исходя из следующих принципов: КВЖД объявляется чисто коммерческим предприятием, за исключением вопросов, касающихся деловых операций, переданных в непосредственное ведение дороги;

правительство СССР согласно на выкуп КВЖД правительством Китая при посредстве национального капитала. Размер и условия выкупа должны быть определены на советско-китайской конференции²².

Советское правительство сохраняло права собственности и совместно-го управления в отношении железной дороги, мотивируя это тем, что Китай еще не готов принять дорогу под свое одностороннее управление. С другой стороны, Советская Россия с юридической точки зрения со всей определенностью заявила о своем признании прав китайских органов судебной и гражданской власти, а также прав Китая в сферах военных вопросов, полицейского надзора, муниципального управления, налогообложения и земельных вопросов на территории, за исключением той зоны отчуждения, которая использовалась непосредственно под железную дорогу²³. Советско-китайское соглашение получило широкий резонанс на международной арене. Оно имело огромное значение для упрочения позиции обеих стран.

Советско-китайские договоры и соглашения, подписанные до образования КНР и, в частности, в 1924-м г. оцениваются в каждой из двух стран по-разному, т.е. более позитивно в России и менее позитивно в Китае. Следует отметить несовпадение оценок и отсутствие единого мнения в анализе истоков и процесса нормализации советско-китайских отношений. При этом, однако, и в России, и в Китае единодушно признают выгоды нормализации для обеих стран, в то время как на Западе к оценке этого процесса подходят более критично²⁴.

Как подчеркивает Ю.М. Галенович, в КНР считали, что содержащиеся в Соглашении 1924 г. положения относительно совместного управления КВЖД Советским Союзом и Китайской Республикой отражали недостаточную последовательность правительства СССР в отказе от политики Российской империи в этом вопросе, ущемляя суверенитет Китая и нарушая обещания, данные Л.М. Караханом в обращениях к Китаю. КВЖД, полагали в КНР, явилась “продуктом” неравноправного договора, навязанного Китаю империалистической Россией, “концентрированным выражением агрессии против Китая”. Поэтому позиция китайской стороны на переговорах 1924 г. состояла в том, что все права на эту железную

дорогу, включая право административного и хозяйственного управления ею, должны были быть целиком и полностью переданы или “возвращены” Китаю.

Советская сторона имела свой взгляд на эту проблему, считая, что необходимо разделять два вопроса. Во-первых, вопрос о суверенитете Китая, который не должен никоим образом ущемляться зарубежными государствами — власти Китая имели право в полной мере осуществлять свои функции на всей территории Китая, в том числе и применительно к КВЖД. Во-вторых, право собственности на коммерческое предприятие на китайской территории. Кроме того, сложилась целая колония граждан России, которые десятилетиями работали на железной дороге и жили здесь со своими семьями²⁵.

КВЖД, действительно, была построена на российские деньги, но не на российской территории, что отражало идею царского правительства о создании под своим экономическим контролем “буферных зон”, посредством которых должна обеспечиваться безопасность России и ее национальных интересов на Дальнем Востоке. Будучи в принципе готовой согласиться с восстановлением суверенитета Китая, советская сторона в то же время старалась обеспечивать собственные государственные интересы, т.е. получить возмещение средств, затраченных на строительство железной дороги и таким образом укрепить Советское государство, а также компенсировать по меньшей мере один компонент внешнего фактора, найти противовес Японии, которая стремилась к бесконтрольным действиям на китайской территории. Подобное стремление Японии наносило ущерб национальным интересам Китая и косвенно Советской России²⁶.

В соответствии с Соглашением 1924 г. Советский Союз и Китай вступали в управление дорогой, а Русско-Азиатский банк был отстранен от дел КВЖД. С.И. Мякиньков подчеркивает, что последующие события показали: победа над Русско-Азиатским банком в 1924 г. обернулась для советской стороны постоянными конфликтами на КВЖД с Китаем. Изменение формально “частного” статуса дороги, проходящей по территории иностранного государства, на государственный, не могло не привести к тому, что с китайской стороны рано или поздно должны были быть выдвинуты обвинения в “нарушении суверенитета”. Поэтому череда советско-китайских конфликтов на КВЖД была предопределена²⁷. Однако “частный” статус КВЖД возможен был в открытом обществе, когда в России существовала рыночная экономика. В условиях же централизованной экономики в СССР и постоянной борьбы за КВЖД ведущих капиталистических держав это было практически нереально.

В работах китайских ученых в последнее время Соглашение 1924 г. рассматривается как Соглашение, подписанное на равноправной основе, но с учетом определенных условий, в том числе справедливого возвращения КВЖД Китаю²⁸. Китайский ученый Чжан Фэнмин подчеркивает: “несмотря на то, что КВЖД не передали Китаю (хотя согласно первому Обращению Советского правительства дорога должна была быть возвращена Китаю), Соглашение 1924 г. явилось первым равноправным договором между двумя государствами. Его значение заключается в том, что он установил новый тип равноправных межгосударственных отношений”. Позитивная оценка дается автором Мукденскому Соглашению от 20 сентября 1924 г., по которому срок передачи КВЖД Китаю сокращался с 80 до 60 лет и которое открыло дорогу экономическому сотрудничеству Северо-Восточного Китая и СССР²⁹.

Подводя итог, можно отметить, что в основе внешней политики Советской России и ее первых внешнеполитических актов содержались принципы полити-

ки равноправности в межгосударственных отношениях, отличавшие ее от политики западных держав, принцип “социалистического” интернационализма. Тем не менее, с учетом переосмысления исторического процесса в России, произошедшего в результате Октябрьской революции, а также анализа современной отечественной и китайской историографий необходимо констатировать, что и во внешней политике Советской России были эпизоды, обоснованные, в частности, стремлением экспортировать советскую власть в зоне КВЖД, на территории Китая. Новый подход к оценке деятельности белой эмиграции позволяет думать, что Правление Общества КВЖД, хотя и не поддержало идеи Октября, но стремилось сохранить КВЖД как собственность Российского государства.

Различное толкование в России и Китае Обращения Совнаркома РСФСР к китайскому народу и правительствам Южного и Северного Китая от 25 июля 1919 г. а также ноты Народного комиссариата иностранных дел китайскому правительству от 27 сентября 1920 г. и, в первую очередь, проблемы КВЖД вызывало разногласия в межгосударственных отношениях двух стран. Когда в 1920 г. Советской Россией уже ставился вопрос о “совместном управлении КВЖД”, в Китае осуществлялась ее критика за непоследовательность действий, хотя в первом Обращении не говорилось о передаче КВЖД Китаю. Не совсем обоснованным было включение зоны КВЖД в состав ДВР. Современная историография КНР в целом позитивно оценивает Соглашение от 31 мая 1924 г., рассматривая его как равноправный договор в межгосударственных отношениях. При этом в Китае существует собственная точка зрения на проблему КВЖД, в связи с чем в Соглашении не особенно акцентируется внимание на коммерческой значимости КВЖД.

1. *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917—1974). М., 1974. С. 5, 16; *Капица М.С.* Советско-китайские отношения. М., 1958. С. 7—8, 13.
2. *Андреев Г.И.* Революционное движение на КВЖД в 1917—1922 гг. Новосибирск, 1983. С. 4, 177.
3. *Галенович Ю.М.* “Белые пятна” и “болевые точки” в истории советско-китайских отношений. Т. 1. М., 1992. С. 44—45; *Воскресенский А.Д.* Китай и Россия в Евразии: Историческая динамика политических взаимовлияний. М., 2004. С. 433—434.
4. *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в Китае (1917—1924 гг.). М., 1997. С. 18—19, 21—22.
5. *Воскресенский А.Д.* Россия и Китай: теория и история межгосударственных отношений. М., 1999. С. 186—187; *Он же.* Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке. М., 1927.
6. *Сон До Чжин.* Китайские историки о проблеме КВЖД // Двадцать седьмая научная конференция “Общество и государство в Китае”. М., 1996. С. 160—161; *Сюэ Сяньтянь.* Чжундун телу хулуцзюнь юй Дунбэй бяньцзян чжэнцзюй [Охранные войска на КВЖД и политическая обстановка в приграничных районах Северо-Востока]. Пекин, 1993. С. 188, 196, 200.
7. *Капица М.С.* Советско-китайские отношения. М., 1958. С. 10—11; *Персиц М.А.* Дальневосточная Республика и Китай: Роль ДВР в борьбе советской власти за дружбу с Китаем в 1920—1922 гг. М., 1962. С. 50—51; *Светачев М.И.* Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918—1922). Новосибирск, 1983. С. 132—133.
8. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842—1925). М., 1927. С. 105—106.
9. *Галенович Ю.М.* Россия и Китай: шесть договоров. М., 2003. С. 4.
10. Сб. договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке. М., 1927. С. 191—192; *Терентьев Н.* Японский капитал в Маньчжурии. М.,

1932. С. 9; *Аварин В.* “Независимая” Маньчжурия. Изд. 2-е доп. М., 1934. С. 41—42; *Manchuria: Treaties and Agreements.* Wash., 1921. P. 116—118, 141—143.
11. *Сон До Чжин.* Первые переговоры о КВЖД Советской России и Китая // Двадцать седьмая научная конференция “Общество и государство в Китае”. М., 1996. С. 105—108; *Персиц М.А.* Указ. соч. С. 52.
12. *Мелихов Г.В.* Указ. соч. С. 41.
13. *Сон До Чжин.* Первые переговоры о КВЖД Советской России и Китая. С. 108—109; *Он же.* Китайские историки о проблеме КВЖД С. 160.
14. *Светачев М.И.* О роли китайских милитаристов в антисоветской интервенции на Дальнем Востоке // Новая и новейшая история. М., 1970. № 5. С. 38; *Сон До Чжин.* Первые переговоры о КВЖД ... С. 109—110; Чжунсу гоцзя гуаньсиши цзыляо хуэйбянь (1917—1924) [Сборник материалов по истории китайско-советских межгосударственных отношений (1917—1924)]. Пекин, 1993. С. 507.
15. Сб. договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке. М., 1927. С. 198—199.
16. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 6081, оп. 1, д. 36, л. 21; *Капица М.С.* Указ соч. С. 19; *Сладковский М.И.* Указ соч. С. 7; *Аварин В.* Империализм и Маньчжурия. М.; Л., 1931. С. 171—173; *Персиц М.А.* Указ. соч. С. 152—153; *Чжан Фэнмин.* Чжунго Дунбэй юй Эго (Сулянь) цзинцзи гуаньси [История экономических отношений Северо-Восточного Китая с Россией (СССР)]. Пекин, 2003. С. 131.
17. *Сон До Чжин.* Китайские историки о проблеме ... С. 161; Сюэ Сяньтянь. Чжундун телу... С. 222, 283—284, 303, 309; *Романова Г.Н.* Россия и Китай: Проблема КВЖД. Концепции отечественной и китайской историографий 1917—1920 гг. // Россия и АТР. Владивосток, 2000. N 2. С. 85.
18. *Сон До Чжин.* Китайские историки о проблеме ... С. 161 —162; *Хуан Тунцю.* Эго цинь Хуа ши ди тоуши [Очерк истории русского империализма в Китае]. Сянган, 1953. С. 84; *Романова Г.Н.* Указ. соч. С. 86.
19. *Аблова Н.Е.* История КВЖД и российская эмиграция в Китае (первая половина XX в.). Минск, 1999. С. 55.
20. Советско-китайские отношения, 1917—1957: Сб. документов. М., 1959. С. 43—45, 51—53; *Аблова Н.Е.* Указ. соч. С. 56—57.
21. Дальневосточная республика: Становление. Борьба с интервенцией (февр. 1920 — нояб. 1920 г.): Документы и материалы. В 2-х ч. Ч. I. Владивосток:, 1993. С. 163—165; *Мелихов Г.В.* Указ. соч. С. 88—89.
22. Советско-китайские отношения ... С. 82—85; *Сладковский М.И.* Указ. соч. С. 51—64; *Капица М.С.* Указ. соч. С. 116—125.
23. *Воскресенский А.Д.* Китай и Россия в Евразии... С. 441—442.
24. Там же. С. 310.
25. *Галенович Ю.М.* Россия и Китай: шесть договоров ... С. 64.
26. *Воскресенский А.Д.* Китай и Россия в Евразии ... С. 437.
27. *Мякинков С. И.* Послеоктябрьская судьба КВЖД: Поиски решения (1922—1924) // Восток. 2004. N 5. С. 41.
28. Чжунсу цзинцзи маои ши [История китайско-советских торгово-экономических отношений]. Харбин, 1992. С. 256; *Чжан Цзунхай.* Юаньдун дицзюй шицзи чжицзяоды чжун-э гуаньси [Китайско-российские отношения на Дальнем Востоке за столетие]. Харбин, 2000. С. 197—198.
29. *Чжан Фэнмин.* Указ. соч. С. 132—133.