

**Статья опубликована на сайте Всероссийской научной конференции
«Ялта-45/16. Феномен международной дипломатии в истории военных
конфликтов»**

Адрес ссылки: <http://yalta-45-16.mya5.ru/materialy-dokladov/>

Д. В. Орищенко

Г. Курск

**«Советско-китайский конфликт на КВЖД 1929 г.
и его урегулирование»**

Аннотация

Русско-китайские отношения занимали особое место в истории внешней политики обоих государств. Согласно истории, русско-китайские отношения зародились более четырёхсот лет тому назад. За этот период взаимоотношений между русскими и китайцами никогда не было широкомасштабных войн, однако отношения время от времени осложнялись и обострялись.

Состояние взаимоотношений между СССР и Китаем во многом определяли обстановку в Азиатском регионе. Вопрос их развития всегда был актуальным для исследований российских и зарубежных историков. В настоящее время особенно интересна тема двусторонних отношений во время революционного периода в России и Китае первой трети XX века, поскольку этот период оказал большое влияние на ход мировой истории.

В связи с этим, особенно тщательно рассматривается проблема советско-китайского конфликта на Китайско-Восточной железной дороге (далее КВЖД) в 1929 г. Исследование этой проблемы позволяет вынести очень важные исторические уроки для народов России и Китая, а это помогает формировать дружественные дипломатические отношения и взаимовыгодное экономическое сотрудничество для обеих стран.

С конца XIX в. в международных отношениях на Дальнем Востоке важную роль начинает играть Китайско-Восточная железная дорога. Само строительство Россией железной дороги в Маньчжурии явилось одной из причин русско-японской войны 1904-1905 гг. Проблема КВЖД также занимала

особое место в повестке одной из крупнейших международных конференций – Вашингтонской конференции 1921-1922 гг. Заключению четырех фундаментальных соглашений по КВЖД между СССР и Китаем предшествовали долгие и сложные переговоры.

КВЖД стала причиной не только разногласий великих держав в регионе. Она оказала решающее воздействие на историю российской послеоктябрьской эмиграции в Китае. Такое влияние стало возможным потому, что строительство и функционирование дороги привело к появлению в Маньчжурии своеобразного «государства в государстве» – так называемой «полосы отчуждения КВЖД». Это был феномен – оазис российской жизни на китайской земле.

Как развитие советско-китайских отношений после подписания Хабаровского протокола 1929 г., так и ход самой конференции отчетливо показали нежелание Нанкинского правительства наладить отношения с СССР. Переговоры не решали ни проблему выкупа, ни вопрос о временном управлении КВЖД, а ограничивались лишь обсуждением порядка рассмотрения и списка вопросов, подлежащих рассмотрению на советско-китайской конференции. Проблема восстановления дипломатических и торговых отношений между СССР и Китаем, отнесенная по настоянию китайской стороны на период после обсуждения вопросов КВЖД, также не рассматривалась. Только оккупация Японией Маньчжурии и создание Маньчжоу-го изменили позицию Нанкина в отношении СССР. Дипломатические отношения Советского Союза и Китайской Республики были восстановлены по инициативе китайской стороны 12 декабря 1932 г.

Проведенный анализ советско-китайских отношений в 1917-1931 гг. показывает отчетливое стремление Китая воспрепятствовать точному выполнению обоих Соглашений 1924 г. и всех последовавших более мелких договоренностей, а также мешать нормальной работе дороги. Китайская сторона так и не смогла смириться с совместным с СССР управлением дорогой. Она стремилась добиться фактического и по сути бесплатного перехода дороги

в свою собственность путем вытеснения Советского Союза. Китай отказывался выполнять Соглашения 1924 г. с самого начала, увеличивая тем самым напряженность в советско-китайских отношениях с первых месяцев совместного управления КВЖД, что привело к вооруженному конфликту 1929 г.

Советско-китайский конфликт 1929 г. привлек к проблеме КВЖД пристальное внимание ведущих держав мира, которые предприняли попытку вмешаться в него. Стремление навязать очередной план «интернационализации» дороги оказалось безуспешным. Более того, борьба против попыток вмешательства ведущих держав мира в дела КВЖД подтолкнула китайское правительство к урегулированию затянувшегося конфликта.

Ключевые слова: конфликт, КВЖД, советско-китайские отношения, 1929 г., Дальний Восток

D. V. Orishchenko «The Sino-Soviet conflict on the CER (1929) and its arrangement»

Abstract

The Russian-Chinese relations have always stood apart in the foreign policy courses of both states. According to history Russian-Chinese contacts appeared more than four hundred years ago. During this period, the Russians and the Chinese never had full-scale wars, but relations between countries were complicated and aggravated from time to time.

Relations between the USSR and China always determined situation in the Asian region. Its development has always been important for Russian as well as foreign historians' studies. Bilateral relations during the revolutionary period in Russia and China in the first third of the XXth century is especially interesting, as this period had a great influence on the world history.

Therefore the problem of the Sino-Soviet conflict on the Chinese Eastern Railway (below the CER) in 1929 is the subject of much study. Investigating of the problem lets draw very important historical conclusions for the folks of Russia and

China, and it helps to establish friendly diplomatic relations and mutually beneficial economic cooperation between these two countries.

Since the late XIXth century the CER played an important role in international relations in the Far East. Construction of the railway in Manchuria by Russia became one of the causes of the Russian-Japanese War of 1904-1905. The CER problem also had a special place on the agenda of one of the largest international conferences – the Washington Conference of 1921-1922. Long and difficult negotiations preceded the signing of 4 fundamental agreements on the CER between the USSR and China.

The CER has caused not only disagreement between the great powers in the region, but it had a decisive impact on the history of Russian postrevolutionary emigration in China. Such an effect was possible because the construction and operation of the railroad led to the emergence in Manchuria a kind of «state within a state», so-called «Chinese Eastern Railway right-of-way». It was a phenomenon: an oasis of Russia on Chinese soil.

As the development of the Sino-Soviet relations after the signing of the Khabarovsk Protocol of 1929, so the conference clearly showed the reluctance of Nanking government to improve relations with the Soviet Union. Negotiations didn't solve neither a problem of redemption nor issue of temporary management of the CER, but limited discussion on the procedure and list of issues to be discussed at the special Soviet-Chinese Conference. The USSR and China didn't consider the issue of the restoration of diplomatic and trade relations between them, despite it was referred to the period after the discussion of the CER problem with the initiative of Chinese side. Only after occupation of Manchuria by Japan and the establishment of Manchukuo, Nanjing had changed its position concerning the Soviet Union. Diplomatic relations between the Soviet Union and the Republic of China were restored on the 12th of December in 1932 at the request of the Chinese side.

The analysis of the Sino-Soviet relations during the period since 1917 to 1931 shows the clear commitment of China to prevent the accurate implementation of the two agreements of 1924 and all subsequent smaller arrangements and also to prevent normal functioning of railroad. The Chinese side has not been able to put up its mind

to a joint control with the Soviet Union over the railway and aimed to obtain factual and essentially free of transition of the road into its property by displacing out of the Soviet Union. China has refused to implement the agreement of 1924th increasing the tension in Sino-Soviet relations during the first months of the CER joint management, what led to armed conflict in 1929.

The Soviet-Chinese confrontation in 1929 attracted a close attention of leading world powers, who attempted to meddle with the CER problem. The plan of «internationalization» of the road was unsuccessful. Moreover the struggle against attempts to interfere of leading world powers in CER problem stimulated the Chinese government to resolve the prolonged conflict.

Keywords: conflict, the CER, the Sino-Soviet relations, 1929, the Far East

Русско-китайские договоренности 1896 г.

Российско-китайские отношения имеют давнюю историю и многовековые традиции. Особенно насыщенными они были в XVII-XX вв. На протяжении этого периода цели и задачи внешнеполитических курсов обоих государств не раз претерпевали существенные изменения, соответственно этому серьезно менялась и международная обстановка на Дальнем Востоке. Основное содержание русско-китайских отношений с конца XVII до конца XIX в. сводилось к становлению межгосударственных отношений путем обмена посольствами и миссиями, урегулированию территориально-пограничных вопросов и развитию торгово-экономических связей [4; с. 17].

Новый этап в истории российско-китайских отношений начался с конца XIX в. Существенное отличие этого этапа от предыдущего состоит в перемещении акцента российской дальневосточной политики с пограничных вопросов и развития торговых отношений в сторону экономического и политического проникновения в Китай, получения прав экстерриториальности и консульской юрисдикции, всевозможных концессий, а также льгот и привилегий для русских предпринимателей [4; с. 17]. Более того, в конце XIX в. объектом колониальных притязаний Японии, Великобритании и США стали также Корея и

Маньчжурия – территории, непосредственно граничащие с Россией, что, естественно, вызвало серьезное беспокойство со стороны российского правительства. В этой связи для укрепления дальневосточных рубежей страны и в целом российских позиций на Дальнем Востоке было необходимо, в качестве одной из первоочередных мер, приступить к строительству железной дороги, соединяющей центр с дальневосточными окраинами.

В 1891 г. вопрос о строительстве такой дороги –Транссибирской магистрали, обсуждавшийся с начала 70-х гг. XIX в., был решен. При обсуждении текущих вопросов строительства Транссиба в 1894 г. выяснилось, что для сокращения дороги было бы целесообразно часть её проложить по территории Маньчжурии.

С.Ю.Витте считал японо-китайскую войну реакцией Японии на строительство железной дороги и справедливо полагал, что участвуя в разрешении японо-китайского конфликта, Россия может выступить в роли спасителя Китая, и тот пойдет на уступки Петербургу, и, в частности, разрешит проведение Транссиба через Маньчжурию. Утверждение Витте оказалось верным, так как помощь России в пересмотре части статей Симоносекского мира 1895 г. способствовала значительному улучшению русско-китайских отношений.

В конце 1895 г. С.Ю.Витте организовал Русско-Китайский банк, преследуя этим главную цель – добиться согласия Пекина на проведение Сибирской дороги через Маньчжурию к Владивостоку. Начавшиеся в конце 1895 г. российско-китайские переговоры привели к заключению в Москве 22 мая 1896 г. секретного договора о союзе и постройке КВЖД (полностью опубликован только в 1924 г.). Договор предусматривал предоставление Русско-Китайскому банку (а по сути, царскому правительству) права на сооружение и эксплуатацию КВЖД, причем подчеркивалось, что это не может служить предлогом для захвата китайской территории и предпринимается лишь в целях облегчения доступа российских войск в пункты, которые могут оказаться под угрозой захвата [7; с. 24].

Вслед за союзным договором 1896 г. была разработана специальная конвенция о строительстве дороги. Она состояла из 12-ти статей и предусматривала создание Русско-Китайским банком специального акционерного Общества Китайско-Восточной железной дороги, акционерами которого могли быть только российские или китайские подданные.

Контракт предоставлял Обществу право безусловного и исключительного управления своими землями (т.е. делал его полноправным эксплуатантом), и обеспечивал России такие важные преимущества как понижение таможенных пошлин, предоставление правлению КВЖД права самостоятельно устанавливать железнодорожные тарифы и др.

Проведение железнодорожной магистрали в Маньчжурии также стимулировало промышленное развитие этого отсталого в экономическом отношении края; вызывало приток населения в малонаселенные местности; способствовало развитию торговли и строительства; стало причиной образования новых городов и поселков.

Так, Договор 1896 г. и строительство КВЖД сделали Маньчжурию базой русского влияния, и царское правительство получало в лице КВЖД мощное средство для проведения своей политики в дальневосточном регионе. Это стало своего рода почвой для возникновения ряда серьезных международных конфликтов на Дальнем Востоке на протяжении всей первой половины XX в. (русско-японской войны 1904-1905 гг., советско-китайского конфликта 1929 г. и других инцидентов).

Знаменательной датой в истории КВЖД стало 1 июля 1903 г.: в этот день дорога была передана в ведение Эксплуатационного управления и в России была открыта новая железнодорожная линия «Москва – Тихоокеанское побережье» – кратчайший путь из Европы в Азию. Управляющим дорогой был назначен бывший начальник Закаспийской железной дороги полковник Д.Л.Хорват.

Наиболее подходящим во всех отношениях местом для административного центра дороги стал Харбин, что предопределило быстрое развитие города и

превратило его в крупный населенный пункт, ставший проводником русской культуры в Маньчжурии.

«Полоса отчуждения»: КВЖД в 1917 г.

После первых известий о падении самодержавия, проступивших в Харбин 3 марта 1917 г., на линии КВЖД началась повсеместная организация Советов рабочих и солдатских депутатов. Первым председателем Харбинского Совета рабочих депутатов в марте 1917 г. был избран кадет К.С.Фиалковский, а председателем Совета солдатских депутатов меньшевик М.Н.Рютин. Также в Харбине был создан Комитет общественных организаций, действовавший от имени Временного правительства. Фактически в «полосе отчуждения» сложилось троеставление: власть одновременно пытались осуществлять генерал Д.Л.Хорват, Комитет общественных организаций и Совет рабочих и солдатских депутатов.

12 декабря 1917 г. Харбинский Совет опубликовал в газете «Голос труда» обращение к населению, в котором объявлял себя единственным представителем государственной власти в «полосе отчуждения». Генерал Хорват, бывший в то время не только Управляющим КВЖД, но и дипломатическим уполномоченным Временного правительства, был отстранен от должности [6; с. 26], а комиссаром «полосы отчуждения КВЖД» советское правительство назначило А.Н.Луцкого, члена Харбинского Совета.

Д.Л.Хорват в штыки встретил попытку установить на КВЖД советскую власть и вскоре решился на отчаянный шаг – призвал на помощь китайские войска. Подобные меры были предприняты Управляющим с единственной целью – предотвратить переход власти в Харбине и на линии в руки большевиков. В поддержку генералу, китайские власти 24 декабря 1917 г. предъявили Совету ультиматум о высылке из Харбина революционно настроенных дружин и о роспуске Совета. Так, в конце 1917 г., при помощи китайской армии, была сорвана попытка установления советской власти на КВЖД.

В 1918 г. лидеры коммунистов КВЖД действовали уже на нелегальном положении. Официальным руководителем рабочего движения на линии стал профсоюз рабочих и мастеровых КВЖД [5; с. 81]. Позже, в соответствии с

уставом 1896 г. было сформировано новое Правление, а Д.Л.Хорват был избран Председателем Правления.

Таким образом, Д.Л. Хорвату удалось удержать власть: в 1918 г. административная власть в «полосе отчуждения» и управление дорогой по-прежнему оставались в руках генерала. Однако правовое положение как самой КВЖД, так и российского населения на линии стало в 1918 г. очень неопределенным, а политическая ситуация в регионе весьма сложной.

КВЖД в советско-китайских отношениях в конце 1917–начале 1924 г.

КВЖД попала в сферу внимания молодой советской дипломатии уже в первый месяц ее деятельности. В конце ноября 1917 г. НКВД сообщил посланнику Китая в Петрограде об увольнении с должности посланника России князя Н.А.Кудашева и управляющего КВЖД Д.Л.Хорвата, и предложил китайскому правительству составить смешанную русско-китайскую ликвидационную комиссию по вопросу Восточно-Китайской железной дороги [1, т. 1, с. 46–47].

Начало отношениям Советской России и Китайской республики было положено в ходе визита китайской военно-дипломатической миссии под руководством генерала Ч.Сылиня, прибывшей в Москву 5 сентября 1920 г. с целью ведения переговоров от имени Правительства Китайской Республики. Хотя пребывание делегации было недолгим, а полномочия Сылиня не были четко обозначены, руководство Советской России попыталось воспользоваться приездом миссии для установления дружественных отношений с Пекином. 27 сентября 1920 г. генералу Сылиню была вручена нота правительства РСФСР с изложением принципов, предлагаемых СНК и НКВД в качестве основы для будущего советско-китайского договора. Но буквально на следующий день пекинское правительство, находившееся под сильным влиянием западных держав, отозвало миссию Ч.Сылиня. Только в феврале 1921 г. китайская сторона дала ответ на российскую ноту от 27 сентября 1920 г. и согласилось начать переговоры с правительством РСФСР. В ответной ноте от 10 марта 1921 г. НКВД немедленно предложил приступить к переговорам в Пекине.

Далее китайское правительство начало применять тактику затягивания переговоров: постоянные проволочки, откладывания, прямые срывы договоренностей со стороны Пекина вообще характерны для советско-китайских переговоров, как на этом этапе, так и в дальнейшем [8; с. 26]. Так, например, в 1921 г. пекинское руководство заявляло, что из-за действий белогвардейцев на КВЖД не может гарантировать личную безопасность членам делегации Российской республики и поэтому просит отложить выезд в Пекин до удобного момента.

Из-за создаваемых китайцами препятствий в оформлении документов Москва вынуждена была несколько раз менять руководителей первой миссии в Пекин. Лишь в конце октября 1921 г. чрезвычайным уполномоченным РСФСР был назначен А.К.Пайкес. Однако направление миссии Пайкеса в Пекин не принесло ожидаемых результатов: 16 декабря 1921 г. во время первой беседы с министром иностранных дел Китая Ян Хайуином советский представитель подчеркнул, что собственниками КВЖД являются исключительно Советская Россия и Китай, и министр с этим согласился. Но далее пекинское правительство под всевозможными предлогами откладывало переговоры о КВЖД. В итоге Пайкес вернулся в Москву, а первая делегация РСФСР в Китае (декабрь 1921-август 1922 гг.) так и не смогла начать переговоры. 15 мая 1922 г. в Москву приехал специальный представитель Китая Ш.Чжунсюнь, который выполнял только посреднические функции и ни в какие переговоры не вступал.

Таким образом, между Советской Россией и Китайской республикой были установлены отношения «де факто» [10; с. 58]. Позиция Пекина в отношении Советской России определялась как сильным нажимом на него держав на Вашингтонской конференции 1921-1922 гг. с целью не допустить заключения советско-китайского соглашения, так и обострением внутренней обстановки в Китае.

Безуспешной стала в 1922 г. и миссия А.А.Иоффе в качестве Чрезвычайного и Полномочного представителя РСФСР в Китае. Обсуждая вопросы о судьбе русского флота и русской доле боксерской контрибуции, ему

не удалось добиться продвижения советско-китайских переговоров по вопросу КВЖД.

В 1923 г. Пекин несколько изменил позицию, что было обусловлено начавшимися в Токио советско-японскими переговорами. Весной-летом 1923 г. Китай несколько раз сообщал о своем намерении немедленно начать переговоры с РСФСР. В это время ситуация на КВЖД серьезно обострилась: в июле 1923 г. харбинские власти отдали приказ о передаче Земельного отдела КВЖД и всех земель, приобретенных в свое время Советской Россией для дороги, в ведение китайской администрации. Подобные действия вызвали резкий отпор в ноте Представительства РСФСР в Китае от 1 августа 1923 г. По мнению А.Н.Хейфеца, эта акция была предпринята для того, чтобы дать повод для иностранного вмешательства в дела КВЖД.

Реакция западных и японских представителей в Харбине на самом деле оказалась весьма бурной: иностранные консулы опечатали архивы Земельного отдела, а 11 августа 1923 г. направили угрожающую ноту пекинскому правительству. Позже на КВЖД прибыл американский посланник Дж.Г.Шурмэн, заявивший, что Китай не имеет права решать вопрос о КВЖД без санкции великих держав. Он требовал, чтобы дорога оставалась на попечении стран-участниц Вашингтонской конференции.

Советско-китайские соглашения по КВЖД и их выполнение (1924 – 1925 гг.)

Обычно в советской исторической литературе принято говорить о советско-китайском соглашении 1924 г. как об одном документе. Однако нужно иметь в виду, что 31 мая 1924 г. уполномоченным правительства СССР Л.М. Караханом и министром иностранных дел Китая Г.Вэйцзюнем был подписан целый ряд документов: два соглашения и семь деклараций.

Важнейший из этих документов – Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между СССР и Китайской республикой [2; т. 7, с. 359] – состоял из 15 статей. Многие из положений Соглашения получили развитие в специальных декларациях, а наиболее сложные вопросы советско-

китайских отношений предполагалось рассмотреть на специальной конференции.

Говоря о сути документа, стоит отметить, что, прежде всего, в нем оба правительства договорились о немедленном восстановлении нормальных дипломатических и консульских отношений. Статья III Соглашения содержала согласие обоих правительств аннулировать на предстоящей конференции все конвенции, договоры, соглашения, протоколы, контракты, заключенные между правительством Китая и царским правительством [2; т. 7, с. 359].

Статьей IV Советский Союз подтверждал прежние заявления, объявив не имеющим силы все договоры, затрагивающие права и интересы Китая, заключенные царским правительством с третьей стороной [2; т. 7, с. 359]. Китайское правительство в специальной Декларации по этому вопросу также аннулировало все договоры и соглашения с третьей стороной.

В статье XII Советское правительство отказалось от прав экстерриториальности и консульской юрисдикции, специальных прав и привилегий концессий, приобретенных царским правительством в Китае. Китайская сторона, в свою очередь, обязалась не передавать этих специальных прав и привилегий третьей державе или какой-либо иной организации. Специальной Декларацией было установлено, что граждане СССР будут всецело подчиняться китайской юрисдикции, а правовые аспекты положения советских граждан должны были быть урегулированы на предстоящей конференции.

В статье XI Соглашения был официально закреплен отказ СССР от русской доли боксерской контрибуции и объявлено о направлении этих денег исключительно и полностью на создание фонда улучшения просвещения китайского народа [2; т. 7, с. 335].

Москва и Пекин договорились о взаимной передаче друг другу всего движимого и недвижимого имущества, принадлежавшего царскому правительству и Китаю, об урегулировании на предстоящей конференции вопросов национальных границ, судоходства, торгового договора и

таможенного тарифа.

Таким образом, Советская сторона на переговорах и при подписании соглашений пошла на ряд явных уступок Пекину:

- признав суверенитет Китая во Внешней Монголии и вывод советских войск с ее территории (несмотря на соседство враждебных вооруженных белых формирований);

- отказавшись от прав экстерриториальности и консульской юрисдикции (в какой-то степени поощрив этим произвол китайских властей в отношении советских граждан во второй половине 1920-х гг.);

- отказавшись от всех договоров и соглашений царского правительства, не дожидаясь намеченной статьей II Соглашения конференции.

После подписания этих документов одна из газет Северного Китая отмечала, что китайско-советское соглашение превосходило по своим выгодам самые смелые мечты Китая. Во многом эти уступки объяснялись провозглашенными сразу после Октябрьской революции общими принципами внешней политики СССР и заинтересованностью в дружественных отношениях с Китайской Республикой. Однако не менее важной причиной явилось желание советского руководства максимально выгодным образом решить вопрос о КВЖД, который занимал на переговорах и в принятых документах центральное место.

Свидетельством того, что Советское правительство не собиралось терять КВЖД, являлось, прежде всего, заявление обеих сторон Соглашения о том, что КВЖД является чисто коммерческим предприятием [2; т. 7, с. 333]. Все вопросы, за исключением деловых операций, затрагивающие права представителей власти Китайской республики, находились в ведении местной администрации. В этом было коренное различие с принципами 1896 г.

По Соглашению, Советская сторона обязалась взять на себя ответственность за все претензии держателей акций и облигаций и кредиторов КВЖД, возникшие до февральской революции 1917 г. [2; т. 7, с. 334]. Правительство СССР согласилось на выкуп китайской стороной КВЖД и всего

принадлежащего дороге имущества, с тем, чтобы условия выкупа и порядок передачи были обговорены на предстоящей конференции. Таким образом, была поставлена правовая преграда всем возможным попыткам очередной «интернационализации» дороги. Однако СССР позже сам нарушил это положение: переуступил в 1935 г. без согласования с Китаем свои права на КВЖД правительству Маньчжурии, т.е. территории, подконтрольной в то время Японии.

До решения вопроса о выкупе дороги китайской стороной была также договоренность подписать Соглашение по КВЖД, оговаривающее административную сторону деятельности дороги: функции Правления и Управления КВЖД и назначение служащих.

Публикация соглашений и деклараций 31 мая 1924 г. в печати вызвало большой международный резонанс. Зарубежные представители в Пекине и Русско-Азиатский банк заявили протесты МИД Китая по поводу Соглашения по КВЖД без предварительного обсуждения с ними этого вопроса. Французский генеральный консул в Ханькоу заявил, что, несмотря на заключение соглашений, никаких изменений в судьбе бывших русских концессий в Ханькоу без согласия французского правительства быть не может. Самым бесцеремонным образом действовало и американское правительство, пугая Пекин серьезными последствиями заключенных с СССР соглашений. Неоднократные протесты заявляло правительство Японии, считавшее советско-китайское Соглашение о КВЖД прямым нарушением решений Вашингтонской конференции. Японский кабинет направил через своего посланника в Китае ряд нот советскому правительству, в которых указывал на совершенно очевидную позицию – права и интересы Японии и ее подданных в отношении КВЖД не будут ни в коей мере затронуты Соглашением.

В ответ на это Советское правительство строго придерживалось принципа: ни одна иностранная держава или ее гражданин не имеют никаких прав или интересов в отношении КВЖД.

Конфликты в совместном управлении КВЖД (1925–1928 гг.)

Китайские историки рассматривают период с 1925 г. до вооруженного конфликта на КВЖД в 1929 г. как период постоянных нарушений СССР Соглашений 1924 г. Однако изучение советско-китайской дипломатической переписки тех лет свидетельствует, скорее, об обратном – статьи Соглашения нарушала китайская сторона.

Вопрос об увольнении русских служащих КВЖД, не принявших советского или китайского гражданства, вызвал в 1925 г. первое столкновение между советскими и китайскими членами администрации дороги. 4 июня 1925 г. в Харбине состоялись переговоры генконсула СССР И.П.Грандта и дипломатического комиссара Ц.Юньшэна, на которых было принято решение об увольнении с дороги всех служащих без советского или китайского гражданства.

Весь 1925 г. продолжалась активная антисоветская деятельность белоэмигрантов из лагеря «непримиримых». Как харбинские газеты, так и советская дальневосточная пресса были полны сообщений о различных столкновениях советских граждан с враждебно настроенными русскими эмигрантами в Харбине, о постоянных конфликтах советской молодежи с различными молодежными эмигрантскими организациями.

В следующем году обстановка на КВЖД еще более накалилась: на КВЖД образовалось три соперничающих лагеря – советский, китайский и русский белоэмигрантский. В январе 1926 г. возник острый конфликт на КВЖД по вопросу об уплате за мукденские военные перевозки по железной дороге: Ч.Цзолинь, воевавший наряду с другими милитаристскими группировками Северного Китая за контроль над Пекином, нуждался в провозе по КВЖД своих войск.

1927 г. стал годом значительного ухудшения советско-китайских отношений. Ч.Цзолинь продолжал нагнетать напряженность в отношениях Китая с СССР. После захвата советского парохода «Память Ленина» в районе Пукоу 28 февраля 1927 г., действия Цзолиня поставили советско-китайские отношения на грань разрыва: 6 апреля 1927 г. китайские солдаты по приказу

маршала Цзолия окружили и заняли часть территории полпредства СССР в Пекине. Начались обыски квартир сотрудников, в помещениях военного городка, участка Управления КВЖД, Дальневосточного банка. Также были разгромлены отделы ТАСС.

Советско-китайский конфликт на КВЖД 1929 г. и его урегулирование

Обострение в 1929 г. конфликтной ситуации на КВЖД вплоть до вооруженного столкновения – закономерное следствие проводимой китайским правительством политики в отношении СССР. В этом сходятся как советские и российские, так и китайские авторы. С.До Чжин убежден, что вооруженный советско-китайский конфликт на КВЖД явился прямым результатом осуществления китайскими властями курса на установление тотального контроля над КВЖД. Он активизировался в конце 1928–начале 1929 г., когда правительство Ч.Кайши стало применять тактику революционной дипломатии в отношении навязанных Китаю иностранными державами неравноправных договоров. В общем антисоветском курсе гоминьдановского правительства захвату КВЖД отводилось центральное место. Отказ от Соглашений 1924 г. облегчался для Нанкина и тем обстоятельством, что в декабре 1928 г. Ч.Сюэлян признал верховенство правогоминьдановского правительства.

Сигналом к новой волне провокаций в Особом районе Восточных провинций послужил захват телефонной станции КВЖД: 22 декабря 1928 г. заняв помещение телефонной станции КВЖД, для оправдания своих действий китайские власти ссылались на, якобы, принадлежность станции городу, на пункты городских положений о частных телеграфных предприятиях.

13 июля Советское правительство выступило с очередной нотой, в которой предлагало решить все спорные вопросы путем созыва советско-китайской конференции, причем китайские власти должны были немедленно отменить все незаконные распоряжения в отношении КВЖД, освободить всех арестованных советских граждан и прекратить все преследования советских организаций. Эти требования оставались неизменными на протяжении всего

конфликта до подписания Хабаровского протокола. Также советская сторона потребовала от китайского правительства отвести сосредоточенные у советской границы маньчжурские войска и белогвардейские отряды, однако китайские правящие круги, как в Нанкине, так и в Мукдене, не собирались отступать.

Видя нежелание китайской стороны решить конфликт мирным путем, Советское правительство пошло на вынужденную меру – объявило в ноте от 17 июля 1929 г. о разрыве дипломатических отношений с Китаем. Все советские дипломатические, консульские и торговые представители, сотрудники администрации КВЖД были отозваны из Китая, а китайским дипломатам было предложено немедленно покинуть пределы СССР [3; т. 12, с. 390]. Также было принято решение прекратить всякую железнодорожную связь между Китаем и СССР [3; т. 12, с. 390]. В то же время союзное правительство заявляло, что оставляет за собой все права, вытекающие из Пекинского и Мукденского соглашений 1924 г. [9; с. 52].

Подобное драматическое развитие событий не могло не привлечь внимания западных государств и Японии, имевших серьезные экономические и политические интересы в Маньчжурии. Большую активность и стремление вмешаться в ситуацию на КВЖД проявили, прежде всего, правительства Франции и США. Их позицию поддержал лондонский кабинет. Более сдержанно, скорее выжидая, были настроены Берлин и Токио.

В конце лета 1929 г. советско-китайские отношения обострились до предела и были поставлены на грань войны. Ответственность за подобное развитие событий полностью может быть возложена на китайскую сторону: во-первых, сосредоточенные у советской границы китайские войска с августа по ноябрь 1929 г. совершали постоянные нападения и обстрелы советской территории, причем наиболее активное участие в этом принимали белогвардейские отряды. Во-вторых, китайские власти проводили жесткую репрессивную политику в отношении проживавших в Харбине и на линии советских граждан. Поставленный во главе КВЖД Ф.Цигуань увольнял советских граждан с КВЖД и выселял их с семьями из квартир.

Урегулирование конфликта на КВЖД не привело к восстановлению советско-китайских дипломатических отношений. Переговоры с нанкинским правительством хотя и были продолжены, но проходили бесплодно, так как Нанкин в русле своей политики ликвидации неравноправных договоров настаивал на возвращении КВЖД. Однако, ситуация стала принципиально меняться после развертывания японской агрессии в Маньчжурии. Тогда в Москве и Нанкине стали приходиться к новой оценке значимости советско-китайских политических связей перед лицом японской опасности и 12 декабря 1932 г. дипломатические и консульские отношения между СССР и Китайской республикой были восстановлены.

Список использованных источников

1. Документы внешней политики СССР: в 24 т. Т.1. (7 ноября 1917 – 31 декабря 1918 г.). – М.: Госполитиздат, 1959. – 772 с.
2. Документы внешней политики СССР: в 24 т. Т.7. (1 января – 31 декабря 1924г.). – М.:Госполитиздат, 1963. – 760 с.
3. Документы внешней политики СССР: в 24 т. Т.12. (1 января – 31 декабря 1929 г.). – М.:Госполитиздат, 1967. – 816 с.
4. Аблова, Н.Е. История КВЖД и российская эмиграция в Китае (первая половина XX в.) / Н.Е.Аблова. – Минск:БГУ, 2005. – 431 с.
5. Аблова, Н.Е. Политическая ситуация на КВЖД после крушения Российской империи / Н.Е.Аблова// Белорусский журнал международного права и международных отношений. – 1998. – № 4. – С.81–85.
6. Бажанов, Е.П. Советско-китайские отношения. Уроки истории и современность / Е.П. Бажанов // Новая и новейшая история. – 1989. – №2. – С.23–27.
7. Бровкин В.Н. Россия в гражданской войне: Власть и общественные силы / В.Н. Бровкин //Вопросы истории. – 1994. – № 5. – С.24–39.
8. Иванов, О. Некоторые факты из истории советско-китайских отношений. / О. Иванов. – М.: АПН, 1975.

9. Лукин А.Г. КВЖД и российско-китайское торгово-экономическое сотрудничество / А.Г. Лукин // Россия – Китай XXI век. – 2006. – №3. – С.52-54.

10. Сиполс, В.Я. Дипломатическая борьба накануне второй мировой войны / В.Я. Сиполс. – 2-е изд., дораб и доп. – М.: Междунар. отношения, 1989. – 336 с.

Сведения об авторе: Орищенко Дарья Владиславовна, аспирантка 1-го курса Новосибирского государственного университета экономики и управления (НГУЭУ), контактный телефон +7 (913) 894 47 44;