

**ВОПРОС О КВЖД В СОВЕТСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЯХ (1917–1927 ГГ.)****В. Г. ОПОЛЕВ***Иркутский
государственный
университет**e-mail: vitaly2929@yandex.ru*

Советские государственные интересы базировались на целом комплексе противоречивых идей. Москва заявляла, что СССР не имеет особенных государственных интересов, сравнимых с западными державами. Однако природа государственных интересов Советской России была не так проста, пример тому – проблема КВЖД в советско-китайских отношениях.

Ключевые слова: Дальний Восток, Советская Россия, Декрет о мире, Пекинский протокол 1901 года, КВЖД, Маньчжурия.

Расклад международных сил на Дальнем Востоке изменился после октября 1917 года – с появлением Советской России. Советская Россия с начала своей внешне-политической деятельности официально стремилась установить новые, построенные на принципах равноправия и взаимного уважения суверенитета, дружественные отношения с Китаем. Уже в ноябре-декабре 1917 г. нарком иностранных дел Л.Д. Троцкий вступил в переговоры с китайским посланником в Петрограде Лю Цзинжэнем с целью установления стабильных связей между Китаем и Россией. Примерно в это же время им был послан в Пекин и Декрет о мире. Россия предложила Пекину пересмотреть все ранее заключенные неравноправные договоры и отношения, было заверено, что в скором времени китайскому народу будет отдано обратно все, что было отнято у него царским правительством самостоятельно либо совместно с Японией и другими державами¹.

Советская Россия считала пекинское правительство общенациональным и открыто заявила ему об отказе от всех прав и привилегий в Китае. В конце 1917 г. Совет народных комиссаров образовал межведомственную комиссию во главе с наркомом финансов В.Р. Менжинским, которая разработала проект договора с Китаем. Проект договора предусматривал аннулирование Пекинского протокола 1901 года и всех российско-японских соглашений 1907–1916 гг. относительно Китая². Взамен контракта 1896 года предполагалось заключить новое соглашение о КВЖД³. Данное соглашение должно было предусматривать совместное владение, управление и охрану дороги, а также переход всех обязательств Русско-Азиатского банка в ведение Народного банка Советской России. Власть в Харбине и полосе отчуждения предлагалось передать Советам, в состав которых входили бы как русские, так и китайцы.

Именно политический кризис в Маньчжурии, связанный с попыткой большевиков установить Советскую власть в Харбине и полосе отчуждения КВЖД, явился первым камнем преткновения в советско-китайских отношениях. Фактически правителем зоны КВЖД был генерал Д.Л. Хорват, дальний родственник государя и бесменный председатель правления КВЖД с 1902 г. Статус Д.Л. Хорвата был приравнен к статусу генерал-губернатора Дальнего Востока, авторитет его на КВЖД был абсолютен. После февраля 1917 г., когда старая система управления дорогой дала трещину, начали возникать новые структуры, намеревавшиеся претендовать на власть. Д.Л. Хорват, опираясь на свои вооруженные силы и влияние, старался воспротивиться новым веяниям. Китайское правительство, пользуясь слабостью Советской России, не

¹ Советско-китайские отношения 1917–1957. Сборник документов. М., 1959. С. 33–35.

² Сидоров А.Ю. Внешняя политика Советской России на Дальнем Востоке (1917–1922 гг.). М., 1997. С. 19.

³ Там же.



оставляло желания взять КВЖД под свой контроль. Совнарком предпринял в связи с этим ряд односторонних шагов. Декретом от 17 (4) декабря он изменил условия контракта 1896 года и национализировал Русско-Азиатский банк, передав его функции в ведение Народного (Государственного) банка. Декретом от 26 (13) декабря 1917 г. имущество председателя банка А.И. Путилова было конфисковано, а в феврале 1918 г. прежнее правление общества КВЖД в Петрограде было распущено, а его председатель Г.С. Винтуэль арестован. Номинально КВЖД перешла в ведение НКПС (народного комиссариата путей сообщения).

Что касается экономической стороны вопроса, то с 1917 г. грузооборот КВЖД резко сократился, так, в 1918 г. было перевезено всего 11 925 тыс. тонн грузов против 2 021 400 тыс. тонн в 1917 г.⁴ Под предлогом борьбы против коммунистического влияния 27 декабря 1917 г. пекинское правительство запретило вывоз в Россию продовольствия, включая основной экспортный товар – чай. 11 января 1918 г. была закрыта китайская граница и прекращена перевозка грузов. Экономическим связям был нанесен серьезный удар. В октябре 1920 г. Советская Россия вновь обратилась к Китаю с предложением о заключении специального договора о КВЖД⁵. Несмотря на бедственное экономическое состояние, КВЖД в период гражданской войны привлекала внимание и великих держав. Воспользовавшись создавшимся тяжелым положением, они пытались завладеть этой железной дорогой. Инициатива ее захвата принадлежала США, опубликовавшим в марте 1918 г. декларацию, которая по своему содержанию была образцом лицемерия. «Союзные державы, – говорилось в этом документе, – воодушевленные искренним желанием помочь русскому народу... решили воссоздать успешную деятельность транспорта Китайской Восточной железной дороги и Сибирской железной дороги... Общее наблюдение за железными дорогами... будет осуществлено особым междусоюзным комитетом, состоящим из представителей каждой союзной, в том числе и России, державы, имеющей военные силы в Сибири»⁶. Председателем «Междусоюзного комитета» был назначен американец Д. Стивенс. В 1921 г., когда иностранные вооруженные контингенты ушли из пределов советской земли (кроме Сахалина), комитет прекратил свою деятельность.

Двойственная политика проводилась Советской Россией по отношению к этой магистрали. Она строилась по принципу, с одной стороны, отказа от всяких привилегий, превращающих дорогу в независимое и самостоятельное учреждение, с другой – сохранения ее как жизненно необходимого для русского народа хозяйственного предприятия⁷. Г.В. Чичерин (в декабре 1921 года) писал А.К. Пайкесу, какие следует отстаивать интересы в вопросе о КВЖД: «Что касается КВЖД, мы требуем присутствия наших гарнизонов в полосе отчуждения в качестве друзей Китая. Их пребывание там будет временным, впредь до окончательного успокоения страны и ухода всяких иностранцев и белогвардейцев. Но совершенно ясно, что при всевозможных семах, капеллевах и японских гарнизонах мы не можем обойтись без введения туда наших гарнизонов. Мы передадим железную дорогу Китаю безвозмездно, не требуя с него никаких возмещений наших расходов и именно поэтому мы вправе требовать для себя военных и экономических гарантий, т.е. введения наших гарнизонов и совместного управления»⁸.

Советское правительство, основываясь на советско-китайском соглашении от 31 мая 1924 г., оказало существенную помощь Китаю в восстановлении его суверенных прав в Северной Маньчжурии⁹. Это отразилось в нормализации коммерческой деятельности КВЖД, управляемой совместно советско-китайской администрацией, что благотворно сказывалось в первые годы после подписания Соглашения на экономике Северной Маньчжурии. Надо отметить, что главный морской порт Маньчжу-

⁴ Конфликт на КВЖД. Хабаровск, 1989. С. 16.

⁵ Советско-китайские отношения 1917–1957... С. 53.

⁶ Конфликт на КВЖД... С. 16.

⁷ Там же. С. 19.

⁸ Пескова Г.Н. Становление дипломатических отношений между Советской Россией и Китаем. 1917–1924 гг. // Новая и новейшая история. 1997. №4. С. 116.

⁹ Сладковский М.И. Очерки экономических отношений СССР с Китаем. М., 1957. С. 209.



рии Дайрен (Дальний) находился тогда в руках Японии, и японские фирмы, пользуясь своим преимущественным положением в этом порту и на линии ЮМЖД, стремились диктовать невыгодные условия для северо-маньчжурского экспорта. В этом свете был положительно воспринят шаг СССР в Маньчжурии, когда советская сторона предоставила льготные условия китайским фирмам для транзита своих грузов через советский порт Владивосток, соединенный с Маньчжурией бесперезгрузочной железнодорожной линией¹⁰. Мероприятия Советского Союза по увеличению пропускной способности Владивостокского порта, согласованные с администрацией КВЖД, способствовали быстрому росту экспортно-импортных перевозок через Владивосток. К примеру, если в 1924 г. экспорт из Маньчжурии составил 745 тыс. т., а импорт в Маньчжурию – 6,9 тыс. т., то в 1926 г. экспорт увеличился до 1,177 тыс. т., а импорт почти в 9 раз, составив 61 тыс. т. Показательно, что в 1925 году 80 % торговли СССР с Китаем приходилось на Северную Маньчжурию, около 10 % – на Ханькой, остальные 10 % – Тяньцзинь и Шанхай¹¹. Однако по стоимости ввоз в СССР из Внутреннего Китая и Маньчжурии более чем в два раза превышал советский экспорт в эти районы, так как главной статьей китайского импорта являлся чай, составлявший 75% общей стоимости ввоза. Практически прекратился ввоз на Дальний Восток маньчжурской пшеницы, что объяснялось стремлением сохранить активный баланс внешней торговли Дальнего Востока, и ростом цен на маньчжурском рынке¹². Основными товарами, экспортировавшимися из Советского Союза и непосредственно советского Дальнего Востока в Китай и Маньчжурию, являлись уссурийский лес и лесоматериалы, сучанский уголь, нефтепродукты, хлопчатобумажные ткани, рыба, крабы и некоторые другие товары¹³.

Советское правительство и местные дальневосточные органы управления делали все возможное для укрепления экономических связей СССР с Китаем, в частности советского Дальнего Востока с Маньчжурией. Экономические связи между ними положительно сказывались на развитии экономики двух регионов. КВЖД, с момента установления Советской власти на Дальнем Востоке, стала предприятием, способствующим укреплению советско-китайских отношений. За период 1925-1927 гг. советско-китайская торговля увеличилась с 61,4 млн. там. лян до 99,8 млн. там. лян, т.е. на 62 %. Одна из причин столь быстрого увеличения стоимости советско-китайского товарооборота была в том, что в эти годы произошло обесценение китайского таможенного лян (курс таможенного лян упал с 84 ам. центов в 1925 г. до 69 ам. центов в 1927 г.), что вызвало повышение цен на товары в китайской валюте¹⁴. Но в связи с ухудшением положения на КВЖД в 1927 г. была прекращена деятельность торгпредства СССР и его отделений на территории Восточного Китая. Наладившиеся после 1924 года торговые связи советских организаций с крупными китайскими фирмами Шанхая, Тяньцзиня, Ханькоу, Кантона были нарушены.

THE PROBLEM OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY IN SOVIET-CHINESE RELATIONS (1917–1927)

V. G. OPOLEV

Irkutsk State University

e-mail: vitaly2929@yandex.ru

The Soviet state interests were based on a whole complex of contradictory ideas. Moscow claimed the USSR had no special state interests compared with the Western powers. But the rudimentary nature of Soviet Russia's interests wasn't simple, for example the problem of the Chinese Eastern railway in the Soviet – Chinese relations.

Key words: Far West, Soviet Russia, Decree about peace, Peking protocol of 1901, Chinese Eastern railway, Manchuria.

¹⁰ Сладковский М.И. Очерки экономических отношений СССР с Китаем. М., 1957. С. 210.

¹¹ История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Книга вторая. Владивосток, 1989. С. 104.

¹² Там же. С. 106.

¹³ Там же.

¹⁴ Там же. С. 218.