

Вопрос собственности КВЖД и роль ДВР в российско-китайских отношениях

Галина Николаевна Романова,

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник отдела китайских исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.

E-mail: galnikrom@yandex.ru

Статья посвящена комплексному исследованию вопроса собственности Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и роли Дальневосточной республики (ДВР) в российско-китайских отношениях периода Гражданской войны 1918—1922 гг. Новизна работы состоит в том, что впервые в отечественной историографии осуществлён всесторонний анализ указанных аспектов в сопоставлении с оценкой китайских историков. В статье подробно рассматриваются «декларации Карахана» (1919—1920), посредством которых Советская Россия старалась установить с Китайской Республикой основанный на равноправии новый тип межгосударственных связей. Большое внимание уделяется статусу КВЖД в период интервенции на Дальнем Востоке: созданию «Межсоюзного железнодорожного комитета», попыткам правительства Северного Китая, находящегося под значительным давлением западных держав и Японии, присвоить все права на железную дорогу в ущерб интересам ДВР и РСФСР, планам США «интернационализировать» КВЖД на Вашингтонской конференции 1921—1922 гг., стремлению интервентов использовать дорогу в своих целях. С учётом определённой трансформации взглядов отечественных историков на прошлое страны делается вывод о не совсем отчётливой постановке вопроса о КВЖД в первой Декларации правительства Советской России 1919 г., которая позволила правительству Северного Китая рассчитывать на «безвозмездную передачу» дороги Китайской Республике, в то время как Декларация 1920 г. была обусловлена более прагматическим подходом, что свидетельствовало о возрастании национальных интересов в сохранении дороги как государственной собственности.

Ключевые слова: Советская Россия, Китайская Республика, Дальневосточная республика (ДВР), декларация, Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), Гражданская война, Русско-Азиатский банк, переговоры, собственность, миссия, историография.

The Property of the Chinese Eastern Railway (CER) and the Role of the Far Eastern Republic in Russian-Chinese Relations.

Galina Romanova, Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: galnikrom@yandex.ru.

The paper is devoted to the study of the issue of the property of the Chinese Eastern Railway (CER) and the role of the Far Eastern Republic (DVR) in

Russian-Chinese Relations during the Civil War of 1918–1922. The novelty of the work is that a comprehensive analysis of these aspects was carried out in comparison with the assessment of Chinese historians for the first time in Russian historiography. The paper thoroughly examines the “Karakhan Declarations” (1919–1920) which were used by Soviet Russia to establish a new type of interstate relations based on equality with the Republic of China. Considerable attention is paid to the status of the CER during the intervention in the Far East: the creation of the “Interunion Railway Committee”, the attempts of the government of North China, which was under significant pressure from the Western powers and Japan, to appropriate all rights to the railway to the detriment of the interests of the Far East and the RSFSR, the US plans to “internationalize” the CER at the Washington Conference of 1921–1922, the desire of the interventionists to use the road for their own purposes. Taking into account a certain transformation of the views of domestic historians on the past of the country, the conclusion is made about the not entirely clear formulation of the issue of the CER in the first Declaration of the government of Soviet Russia in 1919, which allowed the government of North China to count on the “free transfer” of the road to the Republic of China, while the Declaration of 1920 was due to a more pragmatic approach, which testified to the growing national interests in maintaining the road as state property.

Keywords: Soviet Russia, Republic of China, Far Eastern Republic (DVR), declaration, Chinese-Eastern Railway (CER), Civil War, Russian-Asian Bank, negotiations, property, mission, historiography.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

В настоящее время бывшая КВЖД, 125-летие начала строительства которой отмечается в 2022 г., входит в систему международных транспортных коридоров, связывающих Восток и Запад, и играет достаточно большую роль в логистике транспортировки грузов. В конце XIX в., после японо-китайской войны 1894–1895 гг., на строящуюся дорогу Россией и Китаем, кроме экономической, возлагалась ещё и стратегическая задача — совместная оборона дальневосточных территорий от Японии и скорейшая переправка по КВЖД российских войск. Поэтому было очень важно в период Гражданской войны и в последующем установить, на чём и настаивала Россия, «совместное российско-китайское управление КВЖД», не допустить её захват прежде всего США, Японией и Францией, стремившихся использовать её в своих интересах. Представляется важным проанализировать, насколько юридически правомерным было отстаивание позиции правительства Северного Китая по «безвозмездной передаче КВЖД» стране в начальный период осуществления Контракта на строительство и эксплуатацию дороги от 27 августа 1896 г., который был рассчитан на 80 лет.

Актуальность статьи заключается в целесообразности систематизации способов решения вопроса о статусе КВЖД: путём переговоров Советской России с Китайской Республикой; посредством «деклараций Карахана»

1919—1920 гг. и миссии ДВР; за счёт стремления завладеть КВЖД США и Японией в результате создания в 1919 г. «Межсоюзного железнодорожного комитета»; посредством российского противодействия плану США по «интернационализации» КВЖД на Вашингтонской конференции 1921—1922 гг. Важно определить, трансформировались ли подходы в отечественной историографии к оценке деятельности высших государственных структур, к проблеме КВЖД и вопросу собственности дороги в связи с возможностью альтернативного экономического пути развития России и появлением прагматизма во внешней политике страны. Забота о сохранении государственной собственности и её неприкосновенности является одним из приоритетов любого государства, в том числе и России, как в прошлом, так и в настоящее время.

Цель статьи — исследовать решение проблемы собственности КВЖД в российско-китайских отношениях в период Гражданской войны, на фоне острейшей борьбы за дорогу, которая велась правительством Северного Китая, находившегося под значительным давлением западных держав (США, Франции) и Японии, а также непосредственно этими государствами для использования её в своих военных операциях во время иностранной интервенции на российском Дальнем Востоке; подчеркнуть, какую роль в процессе установления российско-китайских дипломатических отношений сыграла ДВР и каких результатов ей удалось достичь в политическом и экономическом аспектах фактически.

ВОПРОС СОБСТВЕННОСТИ КВЖД В ПЕРИОД ПЕРЕГОВОРОВ СОВЕТСКОЙ РОССИИ С КИТАЙСКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ И В «ДЕКЛАРАЦИЯХ КАРАХАНА» (1919—1920)

После Октябрьской революции правительство Советской России стало проводить в отношении Китая политику дружбы, мира и равноправного сотрудничества. Оно пыталось достичь соглашения с правительством Северного Китая, признанным мировым сообществом в качестве законного. Для установления дружественных связей Наркоминдел вёл переговоры с посланником Китая в России Лю Цзинжэнем. Была разработана программа заключения общего договора с Китайской Республикой. Переговоры о КВЖД начались в Петрограде 19 января и продолжались в течение февраля 1918 г. Китайской миссии были переданы советские предложения. Они предусматривали передачу Государственному банку Советской России всех обязательств национализированного Русско-Азиатского банка (РАБ), вывод войск из полосы отчуждения КВЖД, создание для охраны дороги гражданской милиции из китайцев и русских и т.д. Советское правительство восстанавливало суверенные права Китая на территорию, по которой пролегал КВЖД, являвшаяся собственностью русского и китайского народов [11, с. 10—11; 17, с. 50—51; 22, с. 132—133]. Полоса отчуждения КВЖД как раз и рассматривалась как нарушение суверенитета Китая.

Советская делегация считала управляющего КВЖД генерала Д.Л. Хорвата главным виновником обострения двусторонних отношений в регионе (решение китайских властей о закрытии 6 января 1918 г. границы с Советской

Россией и запрете ввоза в страну продовольствия и товаров), сказывалась его враждебность к Харбинскому совету и большевистской власти в России. Советская сторона требовала увольнения Д.Л. Хорвата с занимаемой должности и выдачи его России, однако китайское правительство связывало судьбу генерала с проблемой сохранения своего суверенитета в полосе отчуждения КВЖД [28, с. 105—108; 17, с. 52].

Китайская сторона на переговорах заняла неконструктивную позицию по отношению к предложениям об урегулировании проблемы КВЖД в связи с непризнанием советского правительства союзниками [28, с. 108—109; 27, с. 160]. В первый период переговоров Россия полностью потеряла контроль над дорогой и её полосой отчуждения. Китай, наоборот, взял КВЖД под охрану своих войск, что стало возможным вследствие благоприятной для него международной обстановки и ослабления России из-за революции и антибольшевистской позиции стран Антанты [23, с. 38; 28, с. 109—110; 34, с. 507].

Значительное влияние на урегулирование российско-китайских межгосударственных отношений имели обращения советского правительства к народу Китая (1919—1920) — «декларации Карахана». В первом «Обращении Совета Народных Комиссаров РСФСР к китайскому народу и правительствам Южного и Северного Китая (25 июля 1919 г.)» были сформулированы положения прежних русско-китайских отношений, от которых отказалась Российская Федерация, изложенные в договоре 1896 г., Пекинском протоколе 1901 г., и всех соглашений царской России с Японией 1907—1916 гг., т.е. всё то, что было отнято у китайского народа царским правительством самостоятельно либо заодно с японцами и союзниками. Правительство РСФСР провозглашало отказ от русской доли в боксёрской контрибуции, от особых привилегий российских купцов в Китае и прав экстерриториальности [26, с. 43—45]. Напротив, оно предлагало возобновить прерванные в марте 1918 г. под давлением западных союзников переговоры.

Срок Контракта на строительство и эксплуатацию железной дороги от 27 августа 1896 г. устанавливался на 80 лет, считая время с момента окончания работ и открытия движения по дороге (фактически 1903 г.). По завершении этого срока железная дорога со всем имуществом должна была перейти бесплатно в собственность китайского правительства, после 36 лет оно имело право выкупить дорогу [21, с. 110—113]. Так что с юридической точки зрения в 1919 г. пекинскому правительству, находящемуся под значительным давлением западных держав и Японии, рассчитывать на «безвозмездную передачу КВЖД» Китаю однозначно не было оснований.

Позиция РСФСР по отношению к КВЖД была чётко сформулирована в «Обращении Правительства РСФСР к Правительству Китайской Республики. 27 сентября 1920 г.». В нём дополнительно к первому «Обращению» предлагались установление регулярных торговых и экономических отношений, взаимное открытие дипломатических и консульских представительств, а также справедливое решение вопроса о КВЖД — заключение «специального договора» о порядке пользования дорогой для нужд РСФСР» между Китаем, Россией и ДВР [26, с. 51—53]. Это объяснялось естественной для того времени эволюцией внешней политики Советской России, в которой стало больше

проявляться прагматическое начало, связанное с защитой государственных интересов. Данный подход, основанный на учёте сложности быстро меняющейся внутривосточной ситуации в России и её международного окружения, является более взвешенным и объективным [20, с. 129—131]. Эти заявления советского правительства в декларациях имели мощный политический эффект, ибо впервые бывшая колониальная держава объявляла о добровольной ликвидации своей «сферы влияния» и особых прав и преимуществ на китайской территории [7, с. 56—57].

В отечественной литературе существует точка зрения о неизменности взглядов Совета народных комиссаров и Наркоминдела в отношении КВЖД. Вместе с тем Наркоминдел не мог длительное время чётко сформулировать перед Китаем вопрос о 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 привёл вариант проекта обращения правительства РСФСР к китайскому народу. Данный проект обсуждался, но не получил одобрения советского руководства по вопросу КВЖД. Тем не менее именно в этом виде он публиковался в 1920 г. в дальневосточных и сибирских газетах, стал известен китайскому консулу в Иркутске и был передан в Пекин. В нём советское правительство будто бы возвращает Китаю КВЖД без всякого вознаграждения. Китайских дипломатов смущало то, что проект обращения не был официальным документом в общепринятом понимании, так как был адресован не только законному правительству, но и его антитипу — кантонскому, а также всему китайскому народу [1, с. 55—56; 16, с. 47; 29, с. 197—198; 9, с. 556—558].

Отечественные историки обсуждают позицию советского правительства относительно статуса КВЖД. Руководство России с самого начала стояло на позиции разделения права собственности на дорогу и права пользования ей, признавало права собственности и административного контроля над полосой отчуждения дороги со стороны китайского правительства. Однако при этом настаивало на том, что имущество, принадлежащее КВЖД, должно находиться в совместном советско-китайском управлении. Этой точки зрения, например, придерживается современная российская исследовательница истории КВЖД Н.Е. Аблова [20, с. 129—130; 1, с. 106].

КВЖД В ПЕРИОД ИНТЕРВЕНЦИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ И ПЛАН США ПО «ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ» ДОРОГИ

В январе 1918 г., когда стало известно, что находившиеся в Петрограде члены правления КВЖД арестованы, Н.А. Кудашев (русский посланник в Пекине), председатель РАБ А.И. Путилов и генерал Д.Л. Хорват приступили к разработке плана «временной автономии» КВЖД от правления в Петрограде. Новое правление «Общества КВЖД» было избрано общим собранием акционеров, состоявшимся в Пекине 27 апреля 1918 г. КВЖД переходила (формально) в руки РАБ, однако при этом Н.А. Кудашев потребовал от правления

банка в Париже официальный документ, подтверждающий, что в действительности дорога является собственностью именно русского правительства [15, с. 322; 10, с. 18; 14, с. 41].

В марте 1918 г. правительство Северного Китая, следуя примеру держав — победителей в Первой мировой войне, отозвало своего посланника из столицы России, в одностороннем порядке разорвало дипломатические отношения. В августе оно 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 канонерки [5, с. 44—45; 3, с. 433—434; 4, с. 192—193; 30, с. 61].

В результате открытой интервенции 9 января 1919 г. США и Япония заключили «международное» соглашение о надзоре над Сибирской железной дорогой и КВЖД, которое оформило создание «Межсоюзного железнодорожного комитета». Председателем его стал американский инженер Дж. Стивенс [21, с. 198—199]. Пекинское правительство выразило в связи с этим протест, ссылаясь на то, что КВЖД проходит по территории Китая и совершенно отличается от сибирской железнодорожной системы. 10 марта 1919 г. было достигнуто «компромиссное» соглашение. КВЖД переходила под охрану китайских частей, США получали право держать войска численностью в 1 тыс. человек в Харбине, а Япония — на ст. Маньчжурия [ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 136. Л. 21; 11, с. 19; 25, с. 7; 2, с. 171—173; 17, с. 152—153; 33, с. 131; 10, с. 23]. 1 декабря 1922 г. «Межсоюзный железнодорожный комитет» был официально ликвидирован [1, с. 54].

Китайское правительство с настойчивостью пыталось присвоить все права на КВЖД в ущерб интересам ДВР и РСФСР. Чтобы придать видимость законности своим намерениям, оно пошло на переговоры и подписание соглашения об эксплуатации дороги с РАБ — главным русским акционером «Общества КВЖД». Согласно русско-китайскому договору 1896 г. железная дорога была построена не правительством России, а частным предприятием. Номинальным строителем КВЖД стал Русско-Китайский (с 1910 г. — Русско-Азиатский) банк, т.е. частное коммерческое предприятие. С этим предприятием, в котором в 1920 г. преобладал французский капитал, и было решено договариваться. РАБ дезавуировал советскую декларацию 1919 г. об отказе Советской России от неравноправных договоров и с помощью Франции убедил пекинское правительство в том, что может законно представлять интересы России на КВЖД. Банк оставил за собой право сохранять контроль над технической эксплуатацией, финансами и коммерческой деятельностью дороги. Переговоры между Пекином и РАБ завершились подписанием 2 октября 1920 г. соответствующего соглашения [29, с. 208; 15, с. 323—324; 9, с. 564—565].

Специалист по истории Китая Г.В. Мелихов, сознавая возможность эволюционного пути развития России, подчёркивает, что в условиях, сложившихся после ликвидации российских государственных учреждений в Китае, единственным представителем русской стороны, имеющим непосредственную связь с КВЖД, и с интересами которого китайское правительство должно было считаться, остался только РАБ. Поэтому у Н.А. Кудашева возник план ограничить захватнические устремления Китая, а также США и Франции

в отношении КВЖД правами и связями с ней банка, оставить дорогу в русских руках (дожидаясь окончательного решения вопроса о КВЖД именно в интересах будущей России — «белой» или советской). После соглашения от 2 октября 1920 г. было увеличено число китайских членов правления «Общества КВЖД», но управляющий дорогой по-прежнему назначался из числа российских специалистов. Русский инженер путей сообщения Б.В. Остроумов после устранения Д.Л. Хорвата со 2 февраля 1921 г. приступил к исполнению обязанностей управляющего КВЖД [14, с. 155—159].

Капиталистические державы старались изолировать КВЖД от российских железных дорог и превратить её внутри Маньчжурии в военно-транспортную артерию союзников. Борьбу за неё с попыткой установления административно-технического контроля США продолжили на Вашингтонской конференции (ноябрь 1921 — февраль 1922 г.). Она проходила без участия не получивших на неё приглашения представителей Советской России и ДВР. Осуществление плана США «интернационализировать» КВЖД лишило бы РСФСР и Китай их прав на дорогу. Правительство РСФСР предупредило, что оно не признает никаких решений конференции, принятых без его согласия, 8 декабря 1921 г. направило соответствующую ноту. Предложение американцев не встретило поддержки Японии, которая видела в нём угрозу своим «интересам» в Северо-Восточном Китае [25, с. 19; 10, с. 85].

Именно под влиянием советских заявлений Китаю удалось добиться определённых успехов в отстаивании своих интересов на Вашингтонской конференции. Договор 9 государств (с участием США, Великобритании, Франции, Японии, Италии, Бельгии, Голландии, Португалии и Китая), подписанный по её результатам, провозглашал уважение державами суверенитета, независимости, территориальной и административной целостности Китая; содержал их обязательства придерживаться принципа «открытых дверей», т.е. равных возможностей для торговли и промышленности всех наций на всей территории Китая, а также воздерживаться от создания «сфер влияния» и приобретения специальных прав и преимуществ в каком-либо районе Китая в ущерб другим странам [21, с. 204—206; 7, с. 57].

РОЛЬ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Дальневосточная республика с центром в г. Верхнеудинске (совр. Улан-Удэ) была создана 6 апреля 1920 г. Как подчёркивает Г.В. Мелихов, в Декларации об образовании ДВР имелась формулировка о вхождении в её состав и полосы отчуждения КВЖД, являвшейся территорией суверенного Китая (пункт 6). 16 апреля 1920 г. правительству ДВР из Москвы было указано на её ошибочность. Наркоминдел РСФСР потребовал выдвинуть перед пекинским правительством предложения о совместном установлении способа сосуществования в полосе отчуждения. Несмотря на осуждение ошибки, позднее она была повторена уже в тексте Правительственной декларации, опубликованной в газете «Дальневосточная республика» от 28 сентября 1920 г. Именно этот текст был получен и опубликован в Пекине, вызвав комментарии

и возмущение китайских средств массовой информации, переросшие в настоящую кампанию Китая против ДВР. Официальными кругами Пекина текст был признан неприемлемым. Китайское правительство отменило экстерриториальность для российских граждан в Маньчжурии и в Китае в целом, введённую российско-китайскими Тяньцзинским и Пекинским трактатами 1858—1860 гг. [8, с. 163—165; 14, с. 88—89].

Советское правительство пыталось наладить связи и установить дипломатические отношения с Китаем, используя ДВР как буфер. Для этого по согласованию с НКВД РСФСР в июне 1920 г. в Китай из столицы ДВР была послана дипломатическая миссия во главе с И.Л. Юриным. Главными её задачами были установление дипломатических и консульских отношений с китайским правительством, а также заключение торгового договора, решение проблемы КВЖД, что в конечном счёте означало бы нормализацию отношений между РСФСР и Китайской Республикой. Однако китайская сторона уклонилась от заключения торгового договора, была не самостоятельна в своих действиях, подчиняясь диктату западных держав и Японии. Между ДВР и Китайской Республикой установились отношения де-факто, были организованы постоянные контакты — в Чите учреждено генеральное консульство Китая, а в Пекине — представительство ДВР во главе с А.Ф. Агаревым и особоуполномоченным ДВР в полосе отчуждения КВЖД Э.К. Озарниным. В Харбине начало функционировать управление уполномоченного ДВР, что позволяло её правительству поддерживать прямые связи с Пекином, Шанхаем, Дайреном (Далянь, Дальний), Мукденом (Шэньян) и другими городами Китая [15, с. 322—323; 12, с. 58; 24, с. 140; 25, с. 26—27; 11, с. 46—63; 6, с. 223].

С резким протестом против сделки Пекина с РАБ выступила миссия ДВР. И.Л. Юрин в специальном политическом заявлении от 4 октября 1920 г. отметил, что указанная сделка является попыткой устранить от управления дорогой её подлинного хозяина — русский народ, подчёркивал, что вопрос о КВЖД касается только русских и китайцев, поэтому обе стороны должны сопротивляться постороннему вмешательству как со стороны западных держав, так и со стороны какого бы то ни было консорциума [29, с. 208—209; 9, с. 565]. В отечественной историографии ранее это соглашение расценивалось враждебным РСФСР актом, поскольку КВЖД принадлежала России, а не РАБ, соглашение о её статусе могло быть подписано только советским правительством или от его имени [11, с. 59].

Большую роль в урегулировании отношений с Китаем сыграло восстановление нормального железнодорожного сообщения между ним и ДВР. Переговоры с китайскими властями было поручено вести слушателю Академии генерального штаба П.Ф. Жуйкову-Александровскому. Необходимо было в кратчайший срок заключить с правительством Северного Китая договор об открытии границы с ДВР и установить сообщение по Читинской и Китайско-Восточной железным дорогам. В марте 1921 г. состоялось подписание соглашения между ДВР и властями Северо-Восточного Китая об открытии границы. Это имело важное значение для борьбы с белогвардейцами, которые при поддержке японских империалистов использовали территорию Китая в качестве тыловой базы для организации набегов на ДВР [12, с. 58].

ОЦЕНКА КИТАЙСКИХ ИСТОРИКОВ

По мнению китайских историков, декларации РСФСР (1919—1920) 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». Однако пекинское правительство не откликнулось из-за боязни, что в этом случае Семёнов и Япония под предлогом нарушений Китаем его союзнических обязательств в общей антибольшевистской борьбе могли выступить против китайских властей в зоне КВЖД, а это «принесло бы несомненную выгоду восточному наступлению Красной армии». Историки КНР считают, что тактика «непонимания» китайским правительством советских предложений, изложенных в первой декларации Л.М. Карахана, была единственно возможной в той ситуации. Во второй декларации от 27 сентября предлагалось лишь «совместное использование дороги в интересах РСФСР, Китая и ДВР». Подобное изменение позиции Москвы свидетельствовало о том, что она нарушила данные обещания об отказе от всех прав и привилегий, которые имело в Китае царское правительство. Оценка данных деклараций как орудия коммунистической пропаганды прочно утвердилась в работах тайваньских и гонконгских историков. Они подчёркивают, что РСФСР имел особый дипломатический план в отношении Китая, состоящий в организации подрывной работы против Китайской Республики с помощью Коминтерна, что соответствовало тактике «мировой революции» [27, с. 161—162; 32, с. 84; 19, с. 109—110; 18, с. 92—94].

Китайский историк Линь Цзюнь утверждает, что ДВР допустила ошибку, включив в свою декларацию (6 апреля 1920 г.) так называемую полосу отчуждения КВЖД как свою территорию, и что за эту ошибку должны были нести ответственность как ЦК РКП(б), так и НКВД [13, с. 101—102; 16, с. 47].

Как считают историки КНР, перед Китаем в вопросе с КВЖД стояла задача сохранения её 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. Семёнова, добившись лишь ограничения их деятельности. Открытое выступление привело бы к захвату КВЖД японскими войсками [27, с. 161; 31, с. 222, 283—284, 303, 309]. Китайские учёные выделяют главные причины, по которым пекинское правительство пошло на установление первых неофициальных дипломатических контактов с РСФСР, в том числе и по вопросу о КВЖД: это победа Советской России в Гражданской войне и смена обанкротившейся участью в интервенции против РСФСР аньфуистской клики, контролировавшей китайское правительство. Историки КНР указывают на якобы двусмысленную позицию в ходе переговоров о КВЖД И.Л. Юрина, который сначала заявлял о том, что после заключения торгового договора КВЖД перейдёт в полное владение Китая или совместное управление, однако затем отказался от этих слов и «отрицал возможность полного перехода дороги Китаю». В Китае действия советской стороны интерпретировались как ущемление суверенитета в вопросе о КВЖД [19, с. 110; 18, с. 92—93; 6, с. 224].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, можно констатировать, что комплексного исследования вопроса собственности КВЖД в период Гражданской войны в отечественной историографии в сопоставлении с китайской не проводилось, как и изучения роли ДВР в установлении российско-китайских дипломатических и экономических отношений, касающихся прежде всего вопроса статуса дороги; анализ этих вопросов и определил новизну данной статьи. В 1918—1922 гг. правительству Советской России так и не удалось решить проблему собственности КВЖД ни посредством переговоров с Китайской Республикой, ни с помощью «деклараций Карахана» 1919—1920 гг., что привело к созданию США и Японией «Межсоюзного железнодорожного комитета» с целью завладеть дорогой, а также к продвижению на Вашингтонской конференции 1921—1922 гг. плана США по «интернационализации» КВЖД.

С учётом переосмысления исторического процесса в России, а также анализа отечественной историографии можно отметить, что вначале не совсем продуманно решался вопрос собственности КВЖД. Хотя в первой Декларации правительства Советской России 1919 г. не было речи непосредственно о статусе КВЖД в связи с аннулированием российско-китайского договора 1896 г., это всё-таки привело к возникновению мысли у правительства Северного Китая о возможности «безвозмездной передачи» дороги стране. Во второй Декларации 1920 г. вследствие усиления во внешней политике России прагматизма советским правительством уже чётко ставился вопрос о «совместном управлении КВЖД»; это свидетельствовало о возрастании национальных интересов в сохранении дороги как государственной собственности, что при признании суверенитета Китая было лучшим решением проблемы КВЖД в то время.

В отечественной историографии советского периода утвердилось критическое отношение к подписанию соглашения пекинского правительства с РАБ в 1920 г., но позднее, когда исследователи стали рассматривать возможность эволюционного пути развития России, появился и другой взгляд на оценку деятельности белой эмиграции, куда было причислено и новое правление «Общества КВЖД». Хотя оно и не поддержало идеи Октября, но стремилось сохранить КВЖД как коммерческую структуру — собственность Российского государства.

В основе внешней политики Советской России и в её первых директивных актах содержались принципы политики равноправности в межгосударственных связях. Изначально именно миссия ДВР от имени советского правительства вела переговоры с Китайской Республикой об установлении дипломатических и консульских отношений, подписании торгового договора, решении вопроса КВЖД. Однако в результате давления западных держав и Японии китайская сторона отказалась от заключения торгового договора. Тем не менее в результате переговоров между ДВР и Китайской Республикой установились отношения де-факто по линии консульских связей, произошло восстановление железнодорожного сообщения.

В китайской историографии подчёркивается, что внешняя политика и первые декларации РСФСР 1919—1920 гг., затрагивающие проблему КВЖД,

в основном были неодобрительно встречены правительством Северного Китая, которое находилось в большой зависимости от западных держав и Японии. Последние сами стремились захватить КВЖД с целью использования её в своих военных операциях в период иностранной интервенции на российском Дальнем Востоке. Критиковалась позиция России по данному вопросу как якобы непоследовательная, хотя юридически никакого обоснования для «безвозмездного» перехода КВЖД Китаю ещё в 1919—1920 гг. не было. Проблема КВЖД китайскими историками связывается с нарушением суверенитета, который Китай стремился восстановить, хотя сам был заинтересован в строительстве дороги, имея свои экономические и геополитические цели. Вместе с тем ряд аспектов, указанных в китайских исследованиях, можно признать в определённой степени объективными в том, что касалось межгосударственных отношений применительно прежде всего к полосе отчуждения КВЖД.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Аблова Н.Е. История КВЖД и российская эмиграция в Китае (первая половина XX в.). Минск: БГУ, 1999. 316 с.
2. Аварин В. Империализм и Маньчжурия. М.; Л.: Соцэкгиз, 1931. 304 с.
3. Воскресенский А.Д. Китай и Россия в Евразии: историческая динамика политических взаимовлияний. М.: Муравей, 2004. 600 с.
4. Воскресенский А.Д. Россия и Китай: теория и история межгосударственных отношений. М.: Московский общественный научный фонд; ООО «Издательский центр научных и учебных программ», 1999. 408 с.
5. Галенович Ю.М. «Белые пятна» и «болевые точки» в истории советско-китайских отношений. Т. 1. От октября 1917 г. до октября 1949 г. М.: ИДВ, 1992. 170 с.
6. Галенович Ю.М. История взаимоотношений России и Китая. В 4 кн. Кн. 1. Две нации — две трансформации (XVII — начало XX в.). Кн. 2. Два государства — три партии (1917—1949 гг.). М.: «СПСЛ»; «Русская панорама», 2011. 464 с.
7. Галлямова Л.И. Россия и Китай в контексте исторического опыта // Россия и Китай: опыт и потенциал регионального и приграничного взаимодействия. Владивосток: Дальнаука, 2014. С. 54—62.
8. Дальневосточная республика: Становление. Борьба с интервенцией (февраль 1920 — ноябрь 1920 г.): документы и материалы. В 2 ч. Ч. I. Февраль — ноябрь 1920 г. Владивосток: Дальнаука, 1993. 312 с.
9. Дальний Восток России в период революций 1917 года и Гражданской войны / гл. ред. В.Л. Ларин. Владивосток: Дальнаука, 2003. 630 с. (История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 1)
10. История Северо-Восточного Китая. XVII—XX вв. Кн. 2. Северо-Восточный Китай. 1917—1949 гг. / гл. ред. А.Н. Крушанов. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1989. 350 с.
11. Капица М.С. Советско-китайские отношения. М.: Гос. изд-во полит. лит., 1958. 423 с.
12. Каретина Г.С. Установление дипломатических отношений между СССР и Китаем // Становление советско-китайских отношений (1917—1950-е гг.). Владивосток: ДВО АН СССР, 1987. С. 53—68.

13. Линь Цзюнь. Ошибки Дальневосточной Республики в отношениях с Китаем // Вопросы истории гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке России: сб. науч. тр. Владивосток, 1994. С. 101—102.
14. Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917—1924 гг.). М.: Ин-т российской истории РАН, 1997. 245 с.
15. Мороз И.Т. Некоторые аспекты деятельности Российской дипломатической миссии в Пекине (1917—1920 гг.) // Люди и идеи (к 50-летию ИДВ РАН). М.: Памятники исторической мысли, 2006. С. 315—345.
16. Мухачёв Б.И. К вопросу о деятельности межсоюзного железнодорожного комитета на Дальнем Востоке (1918—1922 гг.) // КВЖД и её влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии: тезисы докладов и сообщений междунар. науч. конф., посвящ. 100-летию КВЖД. Владивосток, 1997. С. 45—47.
17. Персиц М.А. Дальневосточная Республика и Китай. Роль ДВР в борьбе советской власти за дружбу с Китаем в 1920—1922 гг. М.: Изд-во вост. лит-ры, 1962. 304 с.
18. Романова Г.Н. Важна объективность. Китайская историография событий Октябрьской революции 1917 г., гражданской войны, интервенции на Дальнем Востоке России // Россия и АТР. 2001. № 4. С. 88—95.
19. Романова Г.Н. Китайская историография экономических отношений Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая (XIX — первая половина XX в.) // Проблемы истории Китая и международных отношений в трудах китайских исследователей / отв. ред. Г.П. Белоглазов. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 95—117. (Труды Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока. Сер. Востоковедение. Т. XV)
20. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А.В. Лукина. М.: Весь мир, 2013. 704 с.
21. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842—1925) / сост. Э.Д. Гримм. М.: Изд-во Ин-та востоковедения, 1927. 218 с.
22. Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918—1922). Новосибирск: Наука, 1983. 336 с.
23. Светачев М.И. О роли китайских милитаристов в антисоветской интервенции на Дальнем Востоке // Новая и новейшая история. 1970. № 5. С. 36—48.
24. Системная история международных отношений. События и документы. 1918—2000. В 4 т. Т. I. События 1918—1945 / отв. ред. А.Д. Богатуров. М.: Московский рабочий, 2000. 516 с.
25. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917—1974). М.: Наука, 1977. 367 с.
26. Советско-китайские отношения. 1917—1957. Сборник документов / отв. ред. И.Ф. Курдюков и др. М.: Изд-во вост. лит., 1959. 467 с.
27. Сон До Чжин. Китайские историки о проблеме КВЖД // Общество и государство в Китае: 27-я науч. конф. М.: ИВ РАН, 1996. С. 159—165.
28. Сон До Чжин. Первые переговоры о КВЖД Советской России и Китая // Общество и государство в Китае: 27-я науч. конф. М.: ИВ РАН, 1996. С. 105—111.
29. Ципкин Ю.Н., Орнацкая Т.А. Внешняя политика Дальневосточной республики (1920—1922). Хабаровск, 2008. 243 с.
30. 林军. 中苏关系. 1689—1989 = Линь Цзюнь. Китайско-советские отношения. 1689—1989. Харбин: 黑龙江教育出版社, 1989. 233 с.

31. 薛宪天. 中东铁路护路军与东北边疆政局 = Сюе Сяньтянь. Охранные войска на КВЖД и политическая обстановка в приграничных районах Северо-Восточного Китая. Пекин:社会科学文献出版社, 1993. 335 с.
32. 黄同秋. 俄国侵华史的头石 = Хуан Тунцю. Очерк истории русского империализма в Китае. Гонконг: 辛世杰出版社, 1953. 137 с.
33. 张凤鸣. 中国东北与俄国 (苏联) 经济关系史 = Чжан Фэнмин. История экономических отношений Северо-Восточного Китая с Россией (СССР). Пекин: 中国社会科学出版社, 2003. 204 с.
34. 中苏国家关系史资料汇编 (1917—1924年) = Сборник материалов по истории китайско-советских межгосударственных отношений (1917—1924). Пекин: 中国社会科学出版社, 1993. 731 с.
35. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).

REFERENCES

1. Ablova N.E. *Istoriya KVZhD i rossiyskaya emigratsiya v Kitae (pervaya polovina XX v.)* [The History of the CER and Russian Emigration in China (the First Half of the Twentieth Century)]. Minsk, BGU Publ., 1999, 316 p. (In Russ.)
2. Avarin V. *Imperializm i Man'chzhuriya* [Imperialism and Manchuria]. Moscow, Leningrad, Sotsekgiz Publ., 1931, 304 p. (In Russ.)
3. Voskresenskiy A.D. *Kitay i Rossiya v Evrazii: istoricheskaya dinamika politicheskikh vzaimovliyaniy* [China and Russia in Eurasia: Historical Dynamics of Political Mutual Influences]. Moscow, Muravey Publ., 2004, 600 p. (In Russ.)
4. Voskresenskiy A.D. *Rossiya i Kitay: teoriya i istoriya mezhgosudarstvennykh otnosheniy* [Russia and China: Theory and History of Interstate Relations]. Moscow, Moskovskiy obshestvennyy nauchnyy fond; OOO "Izdatel'skiy tsentr nauchnykh i uchebnykh programm" Publ., 1999, 408 p. (In Russ.)
5. Galenovich Yu.M. *"Belye pyatna" i "bolevye tochki" v istorii sovetsko-kitayskikh otnosheniy. T. 1. Ot 1917 g. do oktyabrya 1949 g.* ["White Spots" and "Pain Points" in the History of Soviet-Chinese Relations. Vol. 1. From October 1917 until October 1949]. Moscow, IDV Publ., 1992, 170 p. (In Russ.)
6. Galenovich Yu.M. *Istoriya vzaimootnosheniy Rossii i Kitaya. V 4 kn. Kn. 1. Dve natsii — dve transformatsii (XVII — nachalo XX v.). Kn. 2. Dva gosudarstva — tri partii (1917—1949 gg.)* [A History of Relations between Russia and China. 4 Books. Book 1. Two Nations — Two Transformations (the 17th Century — the Beginning of the 20th Century). Book 2. Two States — Three Parties (1917—1949)]. Moscow, "SPSL", "Russkaya panorama" Publ., 2011, 464 p. (In Russ.)
7. Gallyamova L.I. *Rossiya i Kitay v kontekste istoricheskogo opyta* [Russia and China in the Context of Historical Experience]. *Rossiya i Kitay: opyt i potentsial regional'nogo i prigranichnogo vzaimodeystviya* [Russia and China: Experience and Potential of Regional and Frontier Interaction]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2014, pp. 54—62. (In Russ.)
8. *Dal'nevostochnaya respublika: Stanovlenie. Bor'ba s interventsiey (fevral' 1920 — noyabr' 1920 g.): dokumenty i materialy. V 2 ch. Ch. I. Fevral' — noyabr' 1920 g.* [Far Eastern Republic: Formation. Fight against Intervention (February 1920 — November 1920): Documents and Materials. In 2 Parts, Part 1, February — November 1920]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 1993, 312 p. (In Russ.)
9. *Dal'niy Vostok Rossii v period revolyutsiy 1917 goda i grazhdanskoj vojny* [The Russian Far East during the Revolutions of 1917 and the Civil War]. Ed.-in-chief V.L. Larin. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2003, 630 p. (Istoriya Dal'nego Vostoka Rossii. T. 3. Kn. 1 [The History of the Russian Far East. Vol. 3. Book 1]). (In Russ.)

10. *Istoriya Severo-Vostochnogo Kitaya. XVII—XX vv. Kn. 2. Severo-Vostochnyy Kitay. 1917—1949 gg.* [The History of North-East China. The 17th Century — the 20th Century. Book 2. North-East China. 1917—1949]. Ed.-in-chief A.N. Krushanov. Vladivostok, Dal'nevost. kn. izd-vo Publ., 1989, 350 p. (In Russ.)
11. Kapitsa M.S. *Sovetsko-kitayskie otnosheniya* [Soviet-Chinese Relations]. Moscow, Gos. izd-vo polit. lit. Publ., 1958, 423 p. (In Russ.)
12. Karetina G.S. Ustanovlenie diplomaticheskikh otnosheniy mezhdu SSSR i Kitaem [Establishment of Diplomatic Relations between the USSR and China]. *Stanovlenie sovetско-kitayskikh otnosheniy (1917—1950-e gg.)* [Formation of Soviet-Chinese Relations (1917 — the 1950s)]. Vladivostok, DVO AN SSSR Publ., 1987, pp. 53—68. (In Russ.)
13. Lin' Tsyun'. Oshibki Dal'nevostochnoy Respubliki v otnosheniyakh s Kitaem [Mistakes of the Far Eastern Republic in Relations with China]. *Voprosy istorii grazhdanskoj vojny i interventsii na Dal'nem Vostoke Rossii*: sb. nauch. tr. [The History of the Civil War and Intervention in the Russian Far East: Collection of Scientific Works]. Vladivostok, 1994, pp. 101—102. (In Russ.)
14. Melikhov G.V. *Rossiyskaya emigratsiya v Kitae (1917—1924 gg.)* [Russian Emigration in China (1917—1924)]. Moscow, In-t rossiyskoj istorii RAN Publ., 1997, 245 p. (In Russ.)
15. Moroz I.T. Nekotorye aspekty deyatel'nosti Rossiyskoj diplomaticheskoy missii v Pekine (1917—1920 gg.) [Some Aspects of the Activities of the Russian Diplomatic Mission in Beijing (1917—1920)]. *Lyudi i idei (k 50-letiyu IDV RAN)* [People and Ideas (On the 50th Anniversary of the Institute of the Far Eastern Studies RAS)]. Moscow, Pamyatniki istoricheskoy mysli Publ., 2006, pp. 315—345. (In Russ.)
16. Mukhachev B.I. K voprosu o deyatel'nosti mezhsoyuznogo zheleznodorozhnogo komiteta na Dal'nem Vostoke (1918—1922 gg.) [On the Issue of the Activities of the Interunion Railway Committee in the Far East (1918—1922)]. *KVZhD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, sotsial'no-ekonomicheskikh i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoy Azii*: tezisy dokladov i soobshcheniy mezhdunar. nauch. konf., posvyashch. 100-letiyu KVZhD [The CER and Its Influence on the Development of Political, Socio-Economic and Cultural Processes in Northeast Asia: Proceedings of Reports and Presentations of the International Scientific Conference Dedicated to the 100th Anniversary of the CER]. Vladivostok, 1997, pp. 45—47. (In Russ.)
17. Persits M.A. *Dal'nevostochnaya Respublika i Kitay. Rol' DVR v bor'be sovetsoj vlasti za druzhbu s Kitaem v 1920—1922 gg.* [The Far Eastern Republic and China. The Role of the Far Eastern Republic in the Struggle of the Soviet Government for Friendship with China in 1920—1922]. Moscow, Izd-vo vost. lit-ry Publ., 1962, 304 p. (In Russ.)
18. Romanova G.N. Vazhna ob'ektivnost'. Kitayskaya istoriografiya sobytij Oktyabr'skoj revolyutsii 1917 g., grazhdanskoj vojny, interventsii na Dal'nem Vostoke Rossii [Objectivity is Important. Chinese Historiography of the Events of the October Revolution of 1917, the Civil War, Intervention in the Russian Far East]. *Rossiia i ATR*, 2001, no. 4, pp. 88—95. (In Russ.)
19. Romanova G.N. Kitayskaya istoriografiya ekonomicheskikh otnosheniy Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnogo Kitaya (XIX — pervaya polovina XX v.) [Chinese Historiography of Economic Relations of the Russian Far East and Northeast China (the 19th Century — the First Half of the 20th Century)]. *Problemy istorii Kitaya i mezhdunarodnykh otnosheniy v trudakh kitayskikh issledovateley* [The Problems of the History of China and International Relations in the Studies of Chinese Researchers]. Executive ed. G.P. Beloglazov. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2011, pp. 95—117. (Trudy Instituta istorii, arkhologii i etnografii narodov Dal'nego Vostoka. Ser. Vostokovedenie. T. XV [The Proceedings of the Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East. Series Asian Studies. Vol. 15]). (In Russ.)

20. *Rossiya i Kitay: chetyre veka vzaimodeystviya. Istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya rossiysko-kitayskikh otnosheniy* [Russia and China: Four Centuries of Cooperation. History, the Current State and Prospects of the Development of Russian-Chinese Relations]. Ed. by A.V. Lukin. Moscow, Ves' mir Publ., 2013, 704 p. (In Russ.)
21. *Sbornik dogovorov i drugikh dokumentov po istorii mezhdunarodnykh otnosheniy na Dal'nem Vostoke (1842—1925)* [Collection of Contracts and Other Documents on the History of International Relations in the Far East (1842—1925)]. Comp. by E.D. Grimm. Moscow, Izd-vo In-ta vostokovedeniya Publ., 1927, 218 p. (In Russ.)
22. Svetachev M.I. *Imperialisticheskaya interventsiiya v Sibiri i na Dal'nem Vostoke (1918—1922)* [Imperialist Intervention in Siberia and the Far East (1918—1922)]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1983, 336 p. (In Russ.)
23. Svetachev M.I. O roli kitayskikh militaristov v antisovetskoj interventsii na Dal'nem Vostoke [On the Role of Chinese Militarists in Anti-Soviet Intervention in the Far East]. *Novaya i noveyshaya istoriya*, 1970, no. 5, pp. 36—48. (In Russ.)
24. *Sistemnaya istoriya mezhdunarodnykh otnosheniy. Sobytiya i dokumenty. 1918—2000. V 4 t. T.I. Sobytiya 1918—1945* [Systematic History of International Relations. In Four Volumes. Events and Documents. 1918—2000. Vol. 1. 1918—1945]. Executive ed. A.D. Bogaturov. Moscow, Moskovskiy rabochiy Publ., 2000, 516 p. (In Russ.)
25. Sladkovskiy M.I. *Istoriya trgovno-ekonomicheskikh otnosheniy SSSR s Kitaem (1917—1974)* [The History of Trade and Economic Relations between the USSR and China (1917—1974)]. Moscow, Nauka Publ., 1977, 367 p. (In Russ.)
26. *Sovetsko-kitayskie otnosheniya. 1917—1957. Sbornik dokumentov* [Soviet-Chinese Relations. 1917—1957. Collection of Documents]. Executive ed. I.F. Kurdyukov et al. Moscow, Izd-vo vost. lit. Publ., 1959, 467 p. (In Russ.)
27. Son Do Chzhin. Kitayskie istoriki o probleme KVZhD [Chinese Historians on the Problem of the CER]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae: 27-ya nauch. konf.* [Society and State in China: The 27th Scientific Conference]. Moscow, IV RAN Publ., 1996, pp. 159—165. (In Russ.)
28. Son Do Chzhin. Pervye peregovory o KVZhD Sovetskoj Rossii i Kitaya [The First Negotiations on the CER between Soviet Russia and China]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae: 27-ya nauch. konf.* [Society and State in China: The 27th Scientific Conference]. Moscow, IV RAN Publ., 1996, pp. 105—111. (In Russ.)
29. Tsipkin Yu.N., Ornatskaya T.A. *Vneshnyaya politika Dal'nevostochnoy Respubliki (1920—1922)* [The Foreign Policy of the Far Eastern Republic (1920—1922)]. Khabarovsk, 2008, 243 p. (In Russ.)
30. 林军. 中苏关系. 1689—1989 [Lin Jun. Chinese-Soviet Relations. 1689—1989]. Harbin, 黑龙江教育出版社 Publ., 1989, 233 p. (In Chin.)
31. 薛宪天. 中东铁路护路军与东北边疆政局 [Xue Xiantian. Security Troops of the CER and the Political Situation in the Border Areas of Northeast China]. Beijing, 社会科学文献出版社 Publ., 1993, 335 p. (In Chin.)
32. 黄同秋. 俄国侵华史的头石 [Huang Tongqiu. An Essay on the History of Russian Imperialism in China]. Hong Kong, 辛世杰出版社 Publ., 1953, 137 p. (In Chin.)
33. 张凤鸣. 中国东北与俄国 (苏联) 经济关系史 [Zhang Fengming. The History of Economic Relations between Northeast China and Russia (USSR)]. Beijing, 中国社会科学出版社 Publ., 2003, 204 p. (In Chin.)
34. *中苏国家关系史资料汇编 (1917—1924)* [Collection of Materials on the History of Sino-Soviet Interstate Relations (1917—1924)]. Beijing, 中国社会科学出版社 Publ., 1993, 731 p. (In Chin.)

Дата поступления в редакцию 13.05.2022