

УДК 94:327(47+57)

Белоглазов Г.П.  
Beloglazov G.P.

**КВЖД – объект российско (советско) -  
китайского взаимодействия и российских инвестиций  
в 20-е гг. XX в.**

(к 90-летию установления дипломатических отношений между СССР и  
Китайской Республикой и подписания  
«Соглашения о временном управлении КВЖД 1924 г.»)

**Chinese Eastern Railway as an object of Russian (Soviet) -  
Chinese cooperation and Russian investment in 20th of the XX century**

---

В статье рассматриваются основные принципы советской внешней политики применительно к Китаю, КВЖД и дальневосточному региону в целом и их проявление при заключении Соглашений. Проведён поста-тейный анализ подписанных документов, отмечен российский (советский) опыт инвестирования крупных экономических проектов, таких как КВЖД и Базы тяжёлой промышленности на Северо-Востоке Китая в 1950-х гг., сделан вывод, что в настоящее время развитие российско-китайского со-трудничества в трансграничном регионе едва ли возможно без объективной оценки уроков истории.

**Ключевые слова:** *Китай, Северо-Восточный Китай, Советская Россия, СССР, КВЖД, Соглашение, внешние связи, дипломатические от-ношения*



The paper describes the basic principles of Soviet foreign policy with regard to China, CER and Far East region as a whole and their display at the conclusion of the agreements. Held that an analysis of the signed documents. Marked by the Russian (Soviet) investment experience major economic projects such as the CER and the heavy industry base in Northeast China in the 1950s. It is concluded that at the present time, the development of Russian-Chinese cooperation in the transboundary region is hardly possible without an objective assessment of the lessons of history.

**Key words:** *China, Northeast China, Soviet Russia, the USSR, the CER agreement, external relations, diplomatic relations, investments*

---

Советско-китайское «Соглашение об общих принципах для урегу-лирования вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой» было подписано в Пекине в мае 1924 г. Факт подписания данного соглашения означал восстановление официальных дипломатических отношений между СССР и Китайской Республикой. Кроме того, было подписано «Соглашение о временном

---

**БЕЛОГЛАЗОВ Геннадий Петрович**, к.и.н., старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (*г. Владивосток*).  
**E-mail:** Beloglazov1@yandex.ru

управлении Китайско-Восточной Железной Дорогой (31 мая 1924 г.)», в соответствии с которым дорога рассматривалась как чисто коммерческая организация, находящаяся в совместном управлении СССР и Китая. Подписанию этих важных политических и экономических документов предшествовала сложная история. С крушением Российской империи в 1917 г., КВЖД оказалась вне правового поля. В борьбу за контроль над ней вступили США, Япония, Англия, Франция, Китай. В конце 1918 г. правительство США инициировало переговоры об установлении контроля иностранных держав, участвующих в интервенции, над железными дорогами Сибири, Дальнего Востока и КВЖД. Основная борьба во время этих переговоров развернулась между делегациями США и Японии [1]. В январе 1919 г. они провели двусторонние переговоры, по итогам которых приняли соглашение "О надзоре над Сибирской железной дорогой и КВЖД". В марте 1919 г. к нему присоединились представители Великобритании, Франции, Италии, Китая, а также правительство А.В. Колчака. В рамках данного соглашения страны – участницы опубликовали декларацию об установлении международного контроля над КВЖД и железными дорогами Сибири и российского Дальнего Востока в зоне действия войск интервентов. Под эгидой США также был создан Межсоюзный комитет по управлению дорогой (МЖД) и Техническая подкомиссия, которая осуществляла непосредственное управление железными дорогами. Помимо Японии и США, в МЖД вошли и другие участники переговоров.

Однако с подписанием данного соглашения соперничество из-за КВЖД между Японией и США не прекратилось. Проблемы российского присутствия на Дальнем Востоке и собственности КВЖД стали поводом для острых разногласий между ними, а также другими представителями – членами МЖД, куда вошли 9 государств-участников Вашингтонской конференции, которая проходила с 12 ноября 1921 г. по 6 февраля 1922 г. [2]. В работе конференции принимала участие и делегация Северного Китая. Делегации Советской России и ДВР на конференцию не были допущены, в связи с чем Советское правительство 19 июля 1921 г. высказало резкий протест в ноте правительствам Великобритании, Франции, Италии, США, Китая и Японии. В ответ на ноту Советского правительства, американская сторона заявила, что «защита интересов России переходит ко всей конференции», что она примет " во внимание интересы России и без её представительства" [4, с. 224-226.]. Советское правительство сделало ещё несколько протестов конференции по поводу вопросов, которые непосредственно затрагивали интересы Советской России, в частности о КВЖД. Техническая подкомиссия подтвердила право собственности на КВЖД за российским правительством и недопустимость передачи прав на железную дорогу другим государствам, имея ввиду Японию и Китай. По итогам конференции была принята резолюция по КВЖД, в которой подтверждались и полномочия МЖД по управлению дорогой.

Делегация Китайской Республики на конференции изложила свою позицию под заглавием «десять пунктов», главными из которых были требования отменить систему неравноправных договоров со всеми договорными державами и предоставить право Китаю участвовать в эксплуатации КВЖД. Кроме того, китайская делегация заявила, что вопрос о КВЖД – предмет переговоров только Китая и России, поскольку Россия построила дорогу, а Китай владеет территорией, по которой она проходит. Однако требования Китая о восстановлении своих суверенных прав были отвергнуты государствами-участниками конференции, которые объявили Китай «неподготовленным» для того, чтобы иметь равные права с ними.

Итоги Вашингтонской конференции оказались разочаровывающими для Китая, практически все требования китайской стороны: возвращение Китаю Шаньдуня, достижение целостности Китая, тарифная автономия, экстерриториальность и др. – были отвергнуты [5, с. 40]. Решения Конференции развеяли надежды китайских либералов на помощь со стороны мировых держав и вызвали бурные протесты китайской общественности, включая массовые студенческие манифестации против США, Англии и Франции.

25 октября 1922 г., в связи с выводом японских войск из Владивостока, японские воинские формирования были выведены и с КВЖД. В конце октября 1922 г. США, Англия, Япония, Франция и Италия договорились ликвидировать МЖК и Техническую подкомиссию и передать КВЖД под временную опеку Китая, оговорив при этом обязательство с его стороны открыть дорогу для торговли всех стран. Официальная ликвидация МЖК произошла 1 декабря 1922 г. Таким образом, все попытки иностранных держав на протяжении 1919 – 1922 гг. по установлению контроля над КВЖД потерпели крах.

С присоединением Дальневосточной Республики (ДВР) к РСФСР в ноябре 1922 г. и образованием СССР в декабре 1922 г. началась нормализация отношений Советского Союза с рядом стран на Ближнем Востоке – Турцией, Ираном и Афганистаном. Торговые соглашения и договоры были заключены с рядом ведущих западных стран – Англией, Германией, Италией, Швецией, Австрией и др. Однако нормализации отношений с СССР в это время не произошло, хотя со стороны общественного движения в Китае, переживавшего во второй половине 1922 г. революционный подъём, звучали призывы и требования к пекинскому правительству о нормализации отношений с Советской Россией. В конце 1922 г. по инициативе части депутатов республиканского парламента было создано «Общество содействия развитию китайско-русских отношений», которое лоббировало в парламенте обсуждение вопроса о признании Советской России

В августе 1922 г. чрезвычайным полномочным представителем России в Китае был назначен российский дипломат А.А. Иоффе, о чём НКВД РСФСР уведомил представителя китайского правительства в Москве Шэнь Чжунсюня. 12 августа возглавляемая А.А. Иоффе российская делегация прибыла в Пекин, имея широкие полномочия – установить дипломатические отношения с Китаем, заключить торговый договор и соглашение о КВЖД.

Переговоры из-за позиции МИД Китая проходили в сложной обстановке, так как китайская сторона при обсуждении основных вопросов советско-китайских отношений интерпретировала Обращение советского правительства от 25 июля 1919 г., в котором подтверждалась позиция советского правительства об аннулировании всех тайных договоров, заключённых царским и Временным правительствами с Китаем, как отказ Советской России от собственности на КВЖД в пользу Китая. Однако в указанном Обращении речь шла не об отказе Советской России от собственности на железнодорожную магистраль, построенную на российские деньги, а о восстановлении китайской юрисдикции на КВЖД.

25 января 1923 г. руководитель советской делегации А.А. Иоффе был направлен в Японию для переговоров с японским правительством. На пути в Токио он встретился в Шанхае с Сунь Ят-сеном и провёл с ним беседу, в ходе которой они обменялись мнениями по основным вопросам советско-китайских отношений. По итогам встреч с Сунь Ят-сеном 26 января 1923 г., было подписано совместное коммюнике, из которого явствует, что Сунь Ят-сена устраивала политика СССР в отношении Китая. По мнению Сунь Ят-сена, урегулированию вопроса о Китайско-Восточной

железной дороге могла бы помочь специальная русско-китайская конференция, до начала которой управление дорогой следовало реорганизовать временным соглашением Китайского и Российского правительств без нарушения прав и интересов обеих сторон [5, с. 50].

Порядок переговоров и подписания документов, положенных в основу соглашения об общих принципах установления официальных дипломатических отношений между СССР и Китаем, был согласован китайским комитетом по переговорам с СССР и советской делегацией во главе с заместителем наркома иностранных дел Л. Караханом 25 февраля 1924 г. По проблемам КВЖД предполагалось принятие отдельного соглашения или декларации.

Разработка проекта соглашения была завершена к началу марта. Проект предусматривал немедленное восстановление нормальных советско-китайских дипломатических и консульских отношений, аннулирование всех конвенций, договоров, соглашений и т.п., затрагивающих суверенные права и интересы Китайской Республики, взаимное недопущение существования и деятельности на территории Китая и СССР организаций и групп, выступающих против правительств каждой из договаривающихся сторон, отказ Советского Союза от специальных прав и привилегий, касающихся концессий, приобретённых царским правительством, а также от русской части боксёрского возмещения – контрибуции, при условии, что она образует Фонд улучшения просвещения китайского народа. Кроме того был подготовлен проект соглашения о КВЖД, в котором определялся её статус как исключительно коммерческого предприятия, находящегося в управлении СССР и Китайской Республики и являвшегося их совместной собственностью. 13 марта 1924 г. эти документы получили одобрение китайского правительства, а 14 марта были парафированы уполномоченными договаривающихся сторон.

31 мая 1924 г. чрезвычайный и полномочный представитель СССР в Китае Л.М. Карахан и министр иностранных дел Китая Гу Вэйцзюнь подписали «Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой», что означало немедленное восстановление официальных дипломатических отношений между СССР и Китайской Республикой. Кроме того было подписано «Соглашение о временном управлении Китайско-Восточной Железной Дорогой (31 мая 1924 г.)», которое состояло из 11 статей и 9 деклараций, уточнявших некоторые моменты основного соглашения и регулировавших правовое положение находящихся на территории Китая граждан СССР [6, с. 85-92].

Основным из этих документов было «Советско-китайское соглашение об общих принципах», которое состояло из 15 статей. Многие из положений Соглашения получили развитие в специальных декларациях, а наиболее сложные вопросы советско-китайских отношений предполагалось рассмотреть на специальной конференции, которую намечалось созвать не позднее следующего месяца, однако конференция не состоялась.

Статья III Соглашения содержала согласие обоих правительств аннулировать на предстоящей конференции «все конвенции, договоры, соглашения, протоколы, контракты и т. д., заключённые между правительством Китая и царским правительством». Статьей IV Советский Союз подтверждал прежние заявления: «в соответствии с его политикой и с декларациями 1919 и 1920 гг. объявляет не имеющим силы все договоры, затрагивающие права и интересы Китая, заключённые царским правительством с третьей стороной». Китайское правительство в специальной декларации по этому вопросу аннулировало все договоры и соглашения с царским правительством или с третьей стороной.

В ст. XII Советское правительство подтверждало отказ от прав экстерриториальности и консульской юрисдикции для советских подданных на китайской территории и относило их к прерогативе китайских властей, за исключением вопросов, связанных с управлением КВЖД, а также специальных прав и привилегий, концессий, приобретённых царским правительством в Китае (ст. X). В свою очередь китайская сторона обязалась не передавать этих специальных прав и привилегий третьей державе или какой-либо иной организации.

Советская сторона на переговорах и при подписании соглашений пошла на ряд уступок Китаю: признание суверенитета Китая во Внешней Монголии и вывод советских войск с её территории; отказ от прав экстерриториальности и консульской юрисдикции; отказ от всех договоров и соглашений царского правительства и т. д. Позиция советского руководства объяснялась его желанием быстро и с максимальной пользой для СССР решить вопрос о КВЖД, который являлся ключевым на переговорах.

Что касается договорённостей, непосредственно касающихся правового положения и деятельности КВЖД, то они базировались на признании последней собственностью Советского Союза [3, с. 527]. В ст. IX основного соглашения предусматривалось, что вопрос о КВЖД будет урегулирован на предстоящей советско-китайской конференции, исходя из следующих принципов:

- ♦ КВЖД объявляется чисто коммерческим предприятием; за исключением вопросов, касающихся деловых операций, переданных в непосредственное ведение дороги, все другие вопросы, затрагивающие права национального и местного правительств Китайской республики, будут находиться в ведении китайских властей;

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

- ♦ будущее КВЖД будет определяться только СССР и Китаем, без участия какой-либо третьей стороны или сторон;

- ♦ впредь до урегулирования на конференции всех вопросов, относящихся к КВЖД, права обоих правительств, вытекающие из контракта 27 августа (8 сентября) 1896 г. (если они не находятся в противоречии с рассматриваемым соглашением), останутся в силе.

Ст. I «Соглашения о временном управлении КВЖД» предусматривала создание на паритетных началах Правления КВЖД из 10 чел. под председательством представителя Китая, ревизионной комиссии и Управления КВЖД, во главе с управляющим дорогой – подданным СССР. В соответствии с Соглашением был временно оставлен в силе прежний устав КВЖД, поскольку он не противоречил подписанным документам и не наносил ущерба суверенитету Китайской Республике.

Ст. XIII Соглашения касалась договорённости сторон о заключении торгового договора, согласования таможенных тарифов, осуществления проверки существующих границ и «впредь до указанной проверки поддерживать существующие границы» (ст. VII), а также урегулирования проблем, связанных с судоходством по пограничным рекам, озёрам и т.п. (ст. VIII).

Советское правительство согласилось на выкуп китайской стороной КВЖД и всего принадлежащего дороге имущества, с тем, чтобы условия выкупа и порядок передачи были обговорены на предстоящей конференции (ст. IX, п. 2.3) [3, с. 333-335].

Заключение Советским Союзом советско-китайского Соглашения встретило противодействие со стороны США и западных стран. С китайской стороны против этого соглашения выступил Чжан Цзолин

– глава администрации Трёх автономных восточных провинций (Трёх Северо-Восточных провинций) – Маньчжурии, на территории которой и располагалась КВЖД. Будучи фактическим правителем Маньчжурии, Чжан Цзолинь не признавал пекинское центральное правительство и в июле 1924 г. отказался признать правомочность советско-китайского Соглашения на том основании, что дорога находится на «автономной» территории, подконтрольной ему, а не правительству в Пекине.

Понимая, что Соглашение о КВЖД на практике могло осуществляться только с согласия администрации Чжан Цзолиня, Советское правительство вынуждено было пойти на переговоры с ним и заключило дополнительное соглашение, которое было подписано 20 сентября 1924 г. в Мукдене (Шэньяне). Мукденское соглашение дублировало многие пункты советско-китайского Соглашения от 31 мая 1924 г. и в основном касалось вопросов КВЖД. Однако в нём были и два существенных дополнения. Первое касалось сокращения срока действия контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД от 8 сентября 1896 г. с 80 до 60 лет. Второе было связано с проблемой регулирования судоходства по Сунгари и нижнему течению Амура (ст. II Мукденского соглашения) [5, с. 64, 106].

3 октября 1924 г. в соответствии с пекинским и мукденским соглашениями было сформировано Правление КВЖД, в состав которого вошли по 5 представителей от СССР и Китая. Председателем Правления стал китаец, а Управляющим дорогой был назначен от советской стороны – А.Н. Иванов. Заключение Мукденского соглашения законодательно устранило последнее препятствие на пути добрососедских отношений между СССР и Китаем.

Заключение советско-китайского соглашения и деклараций имело большое значение для обеих сторон, а публикация их 31 мая 1924 г. в печати вызвала большой международный резонанс и способствовала упрочению позиций СССР и Китая на международной арене. Для китайской стороны оно стало одним из первых равноправных договоров с иностранным государством, который основывался на признании китайского законодательства при решении внутренних вопросов. СССР, благодаря этому соглашению, восстановил дипломатические отношения с Китаем и получил основу для урегулирования политических взаимоотношений с ним и развития сотрудничества между нашими странами в будущем. Статьи соглашения по КВЖД также оказывали влияние на экономическое развитие в смежных с Маньчжурией восточных территориях России – Забайкалье, Приамурье и на всём советском Дальнем Востоке. В целом, совместное советско-китайское управление на КВЖД упрочивало позиции Советского Союза в странах АТР и, особенно, усиливало его позиции в переговорах с Японией.

Оккупация Японией Маньчжурии в 1931 г. прервала относительно мирный ход исторических событий в российско (советско)-китайских отношениях. СССР вынужден был продать КВЖД официально марионеточному государству Маньчжоу-го, а реально Японии за ничтожно малую сумму. 23 марта 1935 года в Токио было подписано соглашение об окончательной продаже КВЖД на следующих условиях: Маньчжоу-го выплачивает 140 млн. иен с внесением 1/3 деньгами и погашением остальной части этой суммы поставками товаров японских и маньчжурских фирм по советским заказам в течение 3 лет. 30 млн. иен выделялось дополнительно для выплаты советским служащим, работавшим на КВЖД, выходных пособий, пенсий и т.п. Обусловленная сумма была намного ниже фактической стоимости КВЖД. Ради сохранения мира Советское правительство пошло на эти уступки и согласилось продать КВЖД за столь низкую цену. Россия и её правопреемник – СССР так

и не окупили затрат, вложенных в грандиозный проект строительства и функционирования КВЖД. В 1953 г. Советский Союз передал полностью все права на КВЖД (КЧЖД) КНР, хотя по условиям Договора 1896 г. они должны передаваться в 1983 г.

Таким образом, в период строительства и эксплуатации КВЖД оказала на сибирские и дальневосточные регионы России, а также Северо-Восточный Китай огромное хозяйственное влияние. Вплоть до настоящего времени вся транспортная инфраструктура и промышленное производство северо-восточного региона базируется на российском (советском) экономическом, инвестиционном и интеллектуальном потенциале, вложенном в своё время в КВЖД.

В китайской, отчасти и в отечественной, историографии утвердилось мнение о том, что Россия в период получения концессии, а вернее прав собственности на КВЖД в конце XIX в., и в период её эксплуатации (до 1934 г.) проводила колониальную политику в этом регионе Китая, поработив его местное аборигенное и пришлое китайское население. Такой излишне политизированный и чрезмерно критический взгляд на реальные российско-китайские отношения того периода, особенно в полосе отчуждения КВЖД в период после 1917 г., не является бесспорным.

Если абстрагироваться от политических аспектов и проектов внедрения России в Маньчжурию и остановиться на её социально-экономических действиях и результатах здесь, то можно декларировать следующее: Россия вложила (инвестировала) в железнодорожное строительство и социальную инфраструктуру дороги огромные материальные и финансовые средства, получив право на отчуждение территории, на строительство и эксплуатацию магистралей, право на административное управление в этой зоне, а также право на привлечение трудовых ресурсов, то есть рабочей силы, как с китайской, так и российской стороны.

Инвестировав большие капиталы, Россия вправе была рассчитывать на финансовые дивиденды и другие привилегии. Так, Россия намеревалась получить прямой короткий путь, который связал бы центральные области страны с Владивостоком. С постройкой и эксплуатацией КВЖД Китай получил возможность экспортировать основную продукцию сельскохозяйственной отрасли Маньчжурии – пшеницу и соевые бобы. Это был существенный импульс для широкого экономического развития близлежащих к зоне отчуждения районов Маньчжурии и выхода на мировые рынки.

Если экстраполировать события периода строительства и эксплуатации КВЖД и действия России в отношении Китая того периода на нынешнюю ситуацию, то итогом станет эквивалент, подобный созданию специальных экономических зон (СЭЗ) в 80-90-х гг. XX в. в КНР или строительству технопарков, СЭЗ и, последовавшими за ними, зон привлечения иностранных инвестиций и территорий опережающего развития (ТОР) в России. Россия, вкладывая свои капиталы в строительство КВЖД и имея цель получение прибыли, объективно для Китая стала инициатором и пионером создания на его территории первой специальной экономической зоны (СЭЗ). Однако вплоть до настоящего времени в китайской историографии действия России в Маньчжурии по-прежнему рассматриваются как проявление колониальной политики царского правительства, направленной на захват территории суверенного государства, хотя реально Россия не оккупировала Маньчжурию, как это сделала Япония в сентябре 1931 г., и официально признавала суверенитет Китая на эту его территорию, о чём свидетельствует и Соглашение 1924 г. Примечательно, что современные СЭЗ, в которые привлекается иностранный капитал, не рассматриваются китайскими властями как

колониальная политика иностранных государств и, тем более, как нарушение суверенитета страны.

Россия имеет опыт инвестирования и осуществления масштабных экономических проектов, об этом свидетельствует строительство и эксплуатация КВЖД (1897 – 1934 гг.), создание Базы тяжёлой промышленности (или ныне так называемой «старой промышленной базы») в 50-х гг. прошлого века. Все эти высокотехнологичные, экономические проекты осуществлялись на Северо-Востоке Китая, в регионе, пограничном с российскими восточными территориями. Опыт инвестирования крупных проектов и экономический потенциал современного народно-хозяйственного комплекса северо-восточного региона Китая может и должен быть востребован и задействован, естественно с учётом нынешних условий, в дальневосточных субъектах РФ при создании СЭЗ, ТО-Ров и других инвестиционных проектов.



### Литература

1. Аблова Н.Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Мн.: БГУ, 1999. 316 с.
2. Вашингтонская конференция по ограничению вооружений и тихоокеанским и дальневосточным вопросам, 1921 – 1922 / Полный перевод актов и документов А.В. Сабанина. М.: Госиздат, 1924. 139 с.
3. Документы внешней политики СССР: В 22 т. М.: Политиздат, 1962. Т. 7. 760 с.
4. Документы внешней политики СССР. Комис. по изданию дипломатических документов: А.А. Громыко/пред./ и др. Т. 1-5. М.: Госполитиздат, 1957 – 1961. Т. 4. 19 марта 1921 – 31 дек. 1921. 1960. 836 с.
5. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем. 1917 – 1974 гг. М., 1977. 368 с.
6. Советско-китайские отношения. 1917 – 1957: сб. документов. М.: Изд-во Восточной литературы, 1959. 468 с.

### Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Ablova N.E. Istoriya KVZHD i rossijskoj eh migratsii v Kitae (pervaya polovina KHKH v.). Mn.: BGU, 1999. 316 s.
2. Vashingtonskaya konferentsiya po ogranicheniyu vooruzhenij i tikhookeanskim i dal'nevostochnym voprosam, 1921 – 1922 / Polnyj perevod aktov i dokumentov A.V. Sabanina. M.: Gosizdat, 1924. 139 s.
3. Dokumenty vneshnej politiki SSSR: V 22 t. M.: Politizdat, 1962. T. 7. 760 s.
4. Dokumenty vneshnej politiki SSSR. Komis. po izdaniyu diplomaticheskikh dokumentov: A.A. Gromyko/pred./ i dr. T. 1-5. M.: Gospolitizdat, 1957 – 1961. T. 4. 19 marta 1921 – 31 dek. 1921. 1960. 836 s.
5. Sladkovskij M.I. Istoriya trgovogo-ehkonomicheskikh otnoshenij SSSR s Kitae. 1917 – 1974 gg. M., 1977. 368 s.
6. Sovetsko-kitajskie otnosheniya. 1917 – 1957: sb. dokumentov. M.: Izd-vo Vostochnoj literatury, 1959. 468 s.