

**Греков Герман Юрьевич**

бакалавр, студент

*Научный руководитель*

**Панарин Андрей Анатольевич**

д-р ист. наук, профессор

ФГБОУ ВО «Армавирский государственный педагогический университет»

г. Армавир, Краснодарский край

DOI 10.21661/r-598844

## **РАЗВИТИЕ И ОБОСТРЕНИЕ СОВЕТСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ В 1920-Е ГГ. В КОНТЕКСТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГРАНИЦ**

***Аннотация:** в статье анализируется состояние границы СССР и Китайской Республики на территории Дальнего Востока через призму динамики советско-китайских отношений в 1920-е гг. Раскрывается роль и значение дальневосточной границы в отношениях и политике двух государств, анализируются предпосылки для возникновения конфликта на КВЖД 1928–1929 гг., его обоснование как с китайской, так и с советской стороны, а также непосредственный ход и итоги вооружённого противостояния на советско-китайской границе, которые привели к дипломатическому разрыву отношений, но не изменили статуса дальневосточной границы.*

***Ключевые слова:** Дальний Восток, Китай 1920-х гг, конфликт на КВЖД, Маньчжурия, советско-китайские отношения, безопасность границ.*

Начиная со второй половины XIX века территория Дальнего Востока является точкой стабильного культурного контакта и политического взаимодействия между российским и китайским государствами. После заключения Айгунского (1858 г.) [3, С. 68] и Пекинского (1860 г.) [3, С. 74–75] договоров в состав Российской империи вошли территории современной Амурской области, Хабаровского и Приморского края, и на протяжении последующих 50 лет вопрос пограничного контроля между двумя государствами регулярно возникал на повестке дня.

Так, вопрос урегулирования границ возник уже в 1883 г. после появления непризнанной Желтугинской республики по реке Желтуга (кит. – река Мохэ) на территории Маньчжурии. Российские золотоискатели переходили границу и оседали на китайской территории, организовав подобие государственного образования. К концу 1885 г. население непризнанной республики достигло более 10 тыс. человек, и уже в январе 1886 г. поселение было разогнано частями китайской армии [9, С. 2]. В дальнейшем вопрос границ поднимался в связи с восстанием Ихэтуаней (оно же «боксёрское восстание») 1898–1901 гг., а также в контексте строительства КВЖД и русско-японской войны 1904–1905 гг.

Синьхайская революция 1911 г., де-факто распад государства на независимые клики милитаристов в Китае, падение Российской империи вместе с дальнейшим появлением Советской России требовали пересмотра существовавших соглашений, включая соглашения о статусе дальневосточных границ, с учётом целей и задач двух новообразованных государств.

Официальное правительство Китайской Республики, будучи скованным множеством неравноправных договоров, стремилось заключить равноправный договор с другим крупным государством – создать прецедент для продвижения идей равноправных отношений с иностранными государствами в условиях полуколониальной зависимости от западных держав и Японии.

В это же время, советская дипломатия стремилась, прежде всего, добиться международного признания СССР, чему напрямую способствовала перспектива заключить официальный равноправный договор с другим государством. Кроме того, существовала задача восстановить пограничный контроль, обеспечить защиту Забайкалья, Приамурья и Приморья от набегов белогвардейских отрядов, отступивших в Маньчжурию, восстановить контроль над КВЖД, определить статус бывших подданных Российской империи, проживавших в Китае.

Вопрос о КВЖД являлся для советского правительства одним из наиболее значимых. Среди всех изначальных целей строительства КВЖД в конце XIX века подразумевалась возможность перемещения крупной группировки войск и снабжения из западных районов страны на Дальний Восток в случае военной угрозы

со стороны Японии, даже если кратчайший путь до Владивостока будет пролегать по территории чужого государства. Об этом свидетельствует тот факт, что уже в 1896 г. Россия и Империя Цин заключили тайный союзный договор против Японии, где также были прописаны права российского правительства на строительство железной дороги через территорию Маньчжурии [11, С. 292].

Дальнейшие события в виде Русско-японской войны 1904–1905 гг. и интервенции западных держав, Японии и сил китайского Бэйянского правительства продемонстрировали справедливость опасений касательно обороноспособности дальневосточной части страны. Новообразованный СССР существовал в условиях международного непризнания и вероятности столкнуться с новыми попытками интервенции, вследствие чего КВЖД являлась стратегически-важным объектом по обеспечению безопасности территориальной целостности нового государства.

Представители западных держав так же понимали инфраструктурное, торговое и военное значение КВЖД, оказывая давление на китайскую сторону. 24 сентября 1923 г. представитель СССР в Китае Л.М. Карахан рапортовал в Москву о ходе переговоров: «... главы всех миссий великих держав перебивали у министра иностранных дел и предостерегали его против признания нас *de jure*» [8, С. 102].

Особенно жёсткую позицию заняли французские дипломаты, открыто угрожавшие китайскому руководству иностранной интервенцией в случае установления официальных отношений с Советским Союзом. Американский дипломат Шурмэн, в свою очередь, организовал инспекцию КВЖД, добиваясь установления международного контроля над стратегической магистралью, для чего была создана специальная комиссия из представителей дипломатических миссий США, Великобритании и Японии [7, С. 74].

Чтобы склонить китайское руководство на свою сторону, НКЖД принял решение пойти на ряд серьёзных уступок по отношению к Пекину. В конце 1923 г. СССР в одностороннем порядке аннулировал финансовые претензии, связанные с компенсациями за «Боксёрское восстание». В следующем году Москва

добровольно отказалась от всех концессионных прав и привилегий экстерриториальности для своих граждан на китайской территории [13, С. 311].

Знаковым событием стало подписание 31 мая 1924 г. соглашения «об общих принципах урегулирования вопросов между Советским Союзом и Китайской Республикой», которое предусматривало восстановление полноформатных дипломатических отношений. Документ декларировал отмену всех неравноправных договоров, инициированных царским правительством и «затрагивающих суверенные права или интересы Китая» [15, С. 82–83].

Кроме того, 20 сентября 1924 г. было подписано Мукденское соглашение, которое напрямую урегулировало статус и управление железной дорогой для обеих сторон: КВЖД объявлялась «чисто коммерческим предприятием», в состав правления назначались по 5 лиц от СССР и Китая. Прочие статьи договора подтверждали демаркацию границ, тарифные и торговые соглашения, соглашение об обеспечении безопасности железной дороги [16].

Достигнутые договорённости обеспечили безопасность дальневосточных границ и подтвердили права советского государства на владение и пользование КВЖД, однако дальнейший вектор сближения с официальным китайским правительством в Пекине оказался затруднён ввиду смещения Чжилийской клики, проявлявшей интерес к дальнейшему сотрудничеству, коалицией Чжан Цзолиня и Фэн Юйсяна, которая не стремилась к дальнейшему сближению с Москвой, считая основные цели сотрудничества с СССР (отмену экстерриториальности и возвращение концессий в Ханькоу и Тяньцзине) достигнутыми [8, С. 133].

В это же время, изменения не означали разрыв отношений с Пекинским правительством и отмену тех обязательств касательно КВЖД, которые были взяты на себя обеими сторонами, что, тем не менее, привело к конфликту. Уже в январе 1925 г. китайская сторона потребовала отставки Управляющего дорогой А.Н. Иванова, а китайские коммерсанты попытались применить к нему физическое насилие, когда с них попытались собрать тарифную оплату [12, С. 155–156].

В апреле того же года А.Н. Иванов издал указ об увольнении с 1 июня всех работников КВЖД без советского или китайского гражданства, что вызвало протесты китайских членов Правления. 20 апреля 1925 г. Л.М. Кархан писал в Москву: «Наиболее тяжелым является, конечно, в данное время вопрос о Маньчжурии и о Вост-Кит жел. дороге... начало новой кампании против т. Иванова, ясно указывающей, что Мукден поставил себе ближайшей задачей выживать нас...» [10, С. 495].

Новым витком обострения отношений на КВЖД в конце 1925 г. стали требования А.Н. Иванова китайской стороне об оплате китайских военных перевозок согласно официальному соглашению, когда как фактически до того момента оплата никогда не взималась. А.Н. Иванов запретил перевозку армейских частей правителя Маньчжурии Чжан Цзолиня, что было расценено как помощь его противникам и привело к аресту А.Н. Иванова вместе с несколькими другими советскими сотрудниками железной дороги, которая фактически перешла под контроль маньчжурского военачальника [4, С. 69].

Задействование вооружённых сил с китайской стороны привело к эскалации и дальнейшей переброске частей РККА на советско-китайскую границу в январе 1926 г. 22 января 1926 г. до китайской стороны были донесены требования освободить А.Н. Иванова и восстановить штатную работу КВЖД. 24 января в Мукдене было подписано соглашение об освобождении А.Н. Иванова и восстановлении нормального сообщения на железной дороге [4, С. 70].

Параллельно с обозначенными событиями НКВД уже с 1924 г. проводил политику тесного сотрудничества с правительством Сунь Ятсена и его партией Гоминьдан, контакты с которой были установлены ещё в 1918 г. Если раннее поддержка Гоминьдана не отвечала краткосрочным задачам советской дипломатии, то после решения первоочередных вопросов на дальневосточной границе и невозможности продолжать сотрудничество с Пекином было принято решение начать оказывать существенную военную, организационную и экономическую помощь Кантону. С учётом принятого Сунь Ятсеном курса на силовое объединение страны, главное значение приобретала деятельность советских военных

советников и специалистов. Начиная с 1923 г. они занимались реформированием, реорганизацией и перевооружением формально учреждённой в 1925 г. Национально-революционной армии Китая (НРА) [1, С. 19].

Первым человеком в НРА и, фактически, вторым человеком в Кантонском правительстве был Чан Кайши, изначально настроенный скептически к сотрудничеству с СССР и высказывавший опасения об увеличении советского влияния на Китай в целом и партию Гоминьдан в частности. Об этом свидетельствуют многочисленные отрывки как из воспоминаний его окружения, так и из его личных мемуаров: «Их [советский] интернационализм и мировая революция есть не что иное, как царизм под другим названием» [18, С. 39]. Аналогичные высказывания делаются и в адрес Коммунистической партии Китая (КПК), учреждённой в 1921 г. при непосредственном участии агентов Коминтерна Г.Н. Войтинского и Х. Сневлита: «У РКП(б) в отношении Китая есть только одна цель – превратить КПК в свой послушный инструмент. Она не верит в то, что наша партия действительно может сотрудничать с ней» [18, С. 39].

20 марта 1926 г. Чан Кайши предпринял попытку провести массовые аресты коммунистов среди офицерского состава НРА и оцепить резиденцию, в которой проживали советские военные советники, однако вмешательство НКВД и давление левого блока внутри партии заставили его отступить [2, С. 186]. Действия Чан Кайши были продиктованы стремлением ослабить влияние советских советников в НРА, однако он понимал, что это могло вызвать ответное сплочение левого крыла Гоминьдана и КПК, а успех Северного похода отнюдь не был гарантирован – советские военные советники всё ещё были необходимы. Данные факторы отсрочили начало чисток внутри партии, конфронтацию с КПК и полный разрыв отношений с СССР, но, начиная с 1926 г., Чан Кайши стремился ограничить сотрудничество с Москвой лишь военно-техническими вопросами.

Главная военная кампания Гоминьдана по объединению страны, Северный поход, начался 9 июля 1926 г. Уже к апрелю 1927 г. войска НРА заняли Шанхай, Нанкин и ряд других крупных городов, продвигаясь в направлении Пекина. Военные успехи повысили легитимность Чан Кайши как объединителя Китая, а

вероятность интервенции западных вооружённых контингентов не оправдала себя, когда западные державы, начиная с Великобритании, начали признавать власть Гоминьдана [19, С. 42–46].

Вместе с этим, дальнейшее усиление левого крыла Гоминьдана и КПК означало прямую угрозу политическому положению Чан Кайши, вплоть до отстранения от поста главнокомандующего НРА после окончания Северного похода. Чан Кайши решил воспользоваться коротким окном возможностей, пока большая часть армии всё ещё находилась в его подчинении, риск иностранного вмешательства был сравнительно невысок, а северные милитаристы не представляли большой угрозы.

12 апреля 1927 г. Чан Кайши отдал приказ начать аресты и расстрелы членов КПК и левых гоминьдановцев в Нанкине, Шанхае и других городах восточной части Китая. Официальное правительство Гоминьдана в Ухане провозглашалось нелегитимным, а столицей нового Национального правительства 18 апреля объявили г. Нанкин. В дальнейшем и Уханьское правительство запретит деятельность КПК на заседании 15 июля 1927 г., что также ознаменует окончательный разрыв отношений с Советским Союзом.

После окончания Северного похода в 1928 г. Китайская республика вступила в новый этап своего развития. Был провозглашён курс на восстановление национального суверенитета Китая. В феврале 1928 г. на IV пленуме ЦИК Гоминьдана было принято решение об отмене неравноправных договоров [6, С. 495], а в декабре 1928 г. Чан Кайши объявил советско-китайские соглашения 1924 г. неравноправными [4, С. 75].

Он использовал националистическую риторику и не отделял СССР от прочих западных империалистических держав, которые хотят сохранить свои сферы влияния в Китае: «Между Китаем и Россией имеется много неразрешённых проблем [...]. «Красный» империализм является поэтому более опасным, чем империализм «белый» [...]. Если советское правительство уважает суверенитет Китая и согласится заключить с нами договор на условиях абсолютного равенства и

взаимности, мы готовы возобновить отношения с советским правительством [...]. Мы хотим, однако, взять сначала КВЖД» [14, С. 82–83].

2 декабря 1928 г. отряд харбинской полиции занял помещение телефонной станции КВЖД. 27 мая 1929 г. китайская полиция заняла помещение советского генконсульства в Харбине, провела обыски, аресты и изъятие документов у советских граждан. В феврале советская сторона направила ноту протеста [5, С. 59], однако уже в июле 1929 г. боевые части НРА приступили к силовому захвату КВЖД. Контроль над магистралью был не только экономическим, но и военно-стратегическим вопросом: потеря дороги нарушала транспортное сообщение с Владивостоком и делала дальневосточные рубежи СССР уязвимыми для возможного нападения как со стороны Китая, так и Японии.

В это же время, готовящийся захват железной дороги не был секретом для советской разведки, о чём свидетельствует телеграмма и.о. консула СССР в Пекине от 25 июня: «Дипломатические круги склоняются к тому, что в харбинском инциденте китайцы уступят с целью маскировки своей агрессивности в вопросе о КВЖД, захват которой не исключается» [5, С. 365]. В телеграмме из Харбине от 9 июля говорилось: «Имеются сведения, что 10 июля, в 7 часов утра, начнётся захват КВЖД» [5, С. 378].

Уже к 13 июля началась переброска дополнительных войск на границу с Китаем. Советское руководство сделало ставку на силовое давление на Китай, чтобы добиться возвращения и безоговорочного признания статуса КВЖД, закреплённого в договорах 1924 г. Уже в ноябре части РККА провели две наступательные операции на китайской территории, оккупировали район Северо-Восточного Китая по линии Маньчжурия-Хайлар и заняли город Маньчжурия, приняв капитуляцию китайского гарнизона [4, С. 78]. 13 декабря в Хабаровск прибыл представитель МИД Китая в Харбине Цай Юньшэн для переговоров с уполномоченным НКВД А. Симановским. 22 декабря был подписан «Хабаровский протокол об урегулировании конфликта на КВЖД», в котором было зафиксировано восстановление статуса-кво [17].

Таким образом, советско-китайская граница на Дальнем Востоке в период 1920-х гг. являлась одной из ключевых точек военного и экономического интереса как для советской, так и для китайской стороны. В данном случае КВЖД выступает, с одной стороны, наиболее ярким примером чисто материального аспекта контроля над дальневосточной границей и, с другой стороны, выступает символом политического и идеологического доминирования.

Для советского правительства восстановление контроля над КВЖД служило шагом к международному признанию и восстановлению собственной сферы влияния в регионе, наследуемой от Российской империи. Для китайского правительства вопрос о частичном или полном контроле над КВЖД был вопросом национального суверенитета после долгой череды международных унижений – поражений в войнах, неравноправных договоров, полуколониальной зависимости.

Оформившаяся в 1929 г. конфигурация отношений на дальневосточной границе просуществует до конца 1932 г., когда Москва и Нанкин были вынуждены возобновить диалог в связи с японской интервенцией в Маньчжурию в 1931 г., которая противоречила интересам как китайского, так и советского руководства.

### *Список литературы*

1. Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа / К.П. Агеенко, П.Н. Бобылев, Т.С. Манаенков [и др.]. – М., 1975.
2. Волкова И.В. СССР и Гоминьдан. Военно-политическое сотрудничество. 1923–1942 гг. / И.В. Волкова. – М.: Центрполиграф, 2023.
3. Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925), / Э.Д. Гримм. – М., 1927.
4. Дацышен В.Г. «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «Конфликт на КВЖД 1929 г.»: сравнительно-исторический анализ советской политики / В.Г. Дацышен // Сравнительная политика. – 2018. – № 4. DOI 10.24411/2221-3279-2018-10005. EDN YPPJZZ
5. Документы внешней политики СССР. Т. 12. 1 января 1929 – 31 декабря 1929 г. – М.: Политической литературы, 1967.

6. История Китая: под редакцией А.В. Меликсетова; 2-е изд., исправленное и дополненное. – М.: Московский университет: Высшая школа, 2002.

7. Капица М.С. Советско-китайские отношения в 1917–1924 годах / М.С. Капица // Вопросы истории. – 1954. – № 3.

8. Капица М.С. Советско-китайские отношения / М.С. Капица. – М.: Госполитиздат, 1958.

9. Курто О.И. Мужской мир, мужские ценности: повседневность мужчин-старателей «Желтугинской республики» 1883–1886 гг. / О.И. Курто // Женщина в российском обществе. – 2011. – № 1. EDN NQXBTH

10. Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. араханом: документы, август 1923 г. – 1926 г. / Сост., отв. ред. А.И. Картунова. – М.: Наталис, 2008.

11. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917 – М., 1952.

12. Семенов Б. Китай и СССР // О Китае. Политико-экономический сборник. – М.-Л.: Государственное издательство, 1928. – под ред. А. Лозовского.

13. Системная история международных отношений: науч.-образоват. форум по междунар. отношениям / под ред. А.Д. Богатурова. – 2-е изд. – В 2 т. - М.: Культурная революция, 2009.

14. Системная история международных отношений в четырёх томах 1918–2000 / под ред. А.Д. Богатурова. – М.: Московский рабочий, 2000. – Т. 1.

15. Советско-китайские отношения. 1917–1957: сборник документов. – М.: Издательство восточной литературы, 1959.

16. Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Автономных Трёх Восточных Провинций Китайской Республики. Мукден, 20 сентября 1924 г. // Распубликовано в С. 3. за 1927 г. Отд. II, №32, ст. 172. – URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/138680-soglashenie-mezhdu-pravitelstvom-soyuza-sovetskih-sotsialisticheskikh-respublik-i-pravitelstvom-avtonomnyh-treh-vostochnyh-provintsiy-kitayskoy-respubliki-mukden-20-sentyabrya-1924-g>. (дата обращения: 27.04.26).

17. Хабаровский протокол об урегулировании конфликта на КВЖД [22 декабря 1929 г.] // Протокол и дополнительное соглашение печат. по арх. Протокол опубл. в «Собрании законов...», отд. II, №30, 25 мая 1930 г., стр. 515–520. – URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/287677-habarovski-protokol-ob-uregulirovanii-konflikta-na-kvzhd-22-dekabrya-1929-g>. (дата обращения: 27.04.26).

18. Цзян Чжунчжэн (Чан Кайши). Советская Россия в Китае. Воспоминания и размышления в 70 лет / Цзян Чжунчжэн (Чан Кайши). – М., 2009.

19. Garver J.W. Chinese-Soviet Relations. The Diplomacy of Chinese Nationalism / J.W. Garver. – N.Y. Oxford, 1988.