
История международных отношений и внешней политики *History of International Relations and Foreign Policy*

DOI: 10.17748/2075-9908-2019-11-3-54-65

УДК 93/94

Ма Вэйюнь

Центр изучения русского языка, литературы и культуры
Хэйлунцзянского университета
г.Харбин, Китай
weiyunma@163.com

КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ПЕРИОД МЕЖДУНАРОДНОГО СОВМЕСТНОГО УПРАВЛЕНИЯ В 1917-1922 гг.

Победа Октябрьской социалистической революции в России привела к страшной панике империалистов и реакционных сил разных стран. В то же время распад Российской империи, неопределенность правового статуса Китайско-Восточной железной дороги в сочетании со сложным политическим процессом в районах, подведомственных железной дороге, усилили противоречия между странами империализма, особенно между Соединенными Штатами и Японией, активизировав их борьбу за влияние и контроль над КВЖД. В данной статье анализируются причины империалистической антисоветской военной интервенции и создания Комитета Транссибирской железной дороги и Китайско-Восточной железной дороги под надзором стран Межсоюзнического железнодорожного комитета, обсуждаются борьба между США и Японией по вопросу совместного управления Китайско-Восточной железной дорогой и подписание нового Соглашения о международном банковском консорциуме («Четверном»), а также оцениваются созыв Вашингтонской конференции и прекращение совместного управления КВЖД странами - участниками соглашения.

Ключевые слова: союзники, Межсоюзнический железнодорожный комитет, Китайско-Восточная железная дорога, международный банковский консорциум, Вашингтонская конференция

Для цитирования: Ма Вэйюнь. Китайско-Восточная железная дорога в период международного совместного управления в 1917-1922 гг., Историческая и социально-образовательная мысль. 2019. Том. 11. № 3. С. 54-65.
doi: 10.17748/2075-9908-2019-11-3-54-65.

Благодарность. Статья Ма Вэйюня «Китайско-Восточная железная дорога в период международного совместного управления (1917-1922)» выполнена по проекту исследований Государственного фонда социальных наук Китая 2015 года «Исследование вопроса о переговорах и принадлежности спорных территорий, касающихся восточного сектора, между Китаем и Россией с момента основания Китайской Народной Республики (1949-2008 годы)» (15BZS111).

Благодарность. Автор выражает признательность анонимному рецензенту за детальные и убедительные советы по совершенствованию данной статьи.

Ma Weiyun

Center for the Study of Russian Language, Literature and Culture
Heilongjiang University
Harbin, China
weiyunma@163.com

THE CHINA EAST RAILWAY DURING THE PERIOD OF INTERNATIONAL CO-MANAGEMENT FROM 1917 TO 1922

The victory of October Revolution scared the imperialism and anti-revolutionaries of many countries. At the same time, the downfall of Russian Imperialism, the unsettled ownership of China East Railroad as well as the complicated political situation connected with the land that surrounded the railroad sharpened the conflicts among the imperialist countries, especially US and Japan, making the fight for shedding more influence and controlling of the China East Railroad. The paper discusses the following 3 issues, the first one being the analyzing the armed interference of the anti-Soviet imperialist and the cause of the establishment of Siberia and China East Railroad Management Committee by Entente Powers. The second one is the discussion of the struggle and signing of "New Banking Consortium Agreement" between the United States of America and Japan. The third one evaluates the opening of Washington Conference and the end of control of Entente Powers.

Keywords: Entente Powers, board of supervising, China East Railroad, New Banking Consortium Agreement, Washington Conference

For citation: Ma Weiyun. The China East Railway during the Period of International Co-management from 1917 to 1922. Historical and Social-Educational Idea. 2019. Vol. 11. No.3. PP. 54-65.

doi: 10.17748/2075-9908-2019-11-3-54-65. (In Russ., abstract in Eng.)

Acknowledgment. MA Weiyun's article "The China East Railway during the Period of International Co-management from 1917 to 1922" was carried out on Chinese Fund for Social Sciences Research Project "Study on the Dispute Territory Negotiations and Attribution in the Eastern Section of China and Russia since the Founding of the People's Republic of China(1949-2008)(15BZS111)".

国家社会科学基金一般项目“建国以来中俄东段争议领土谈判及归属问题研究(1949-2008)” (15BZS111)

Acknowledgement. The author expresses his gratitude to the anonymous reviewer for the detailed and convincing advice on improving this article.

Постановка проблемы и методы

В современной системе международных отношений актуализируется проблема изучения преодоления межстрановых противоречий. Одной из ярких страниц истории является тема совместного управления Китайско-Восточной железной дорогой в чрезвычайно сложной обстановке 1917-1922 гг. На протяжении последних десятилетий в России, Китае и на Западе появилось большое количество публикаций как мемуарного, так и научного характера, посвященных истории КВЖД и российскому присутствию в Северо-Восточном Китае в первой половине

XX в. Однако при такой историографической ситуации возникает проблема более подробного исследования ряда событий. Цель статьи - детализировать причины империалистической антисоветской военной интервенции и заключения американо-японского «Международного соглашения относительно надзора над Сибирской железной дорогой» от 9 января 1919 г., включая его специфику относительно Китайско-Восточной железной дороги, раскрыть историю подписания нового Соглашения о международном банковском консорциуме («Четверном»), а также дать оценку созыва Вашингтонской конференции и прекращения совместного управления КВЖД странами - участниками соглашения.

При исследовании проблемы использован метод *анализа ситуации*, который предполагает введение процедуры реконструирования событийного ряда и сравнительно-исторического анализа. В статье апробируется концепция «противоречия и способов реализации интересов».

Основная часть. Описание и анализ событий, их оценка

Победа Октябрьской социалистической революции в России привела к страшной панике империалистов и реакционных сил разных стран, которые опасались, что революция большевиков распространится на капиталистические страны всего мира, и считали Советскую Россию «чумой». Выход Советской России из империалистической войны, вне всякого сомнения, являлся катастрофой в отношении военных действий стран-союзниц. «Выход России из лагеря стран Антанты привел к тому, что договаривающиеся державы, особенно страны Европы, для которых перспективы будущего исхода войны оставались неясными, хотя великая решимость Великобритании, Франции и Соединенных Штатов выиграть войну не поколебалась» [4, с. 161]. Победа русской революции непосредственно нанесла ущерб США, Великобритании, Франции и другим странам, имевшим экономические интересы в России. Они потеряли свои заводы и инвестиции в России, а также большой российский рынок. Политические, военные и экономические факторы побудили империализм активно планировать вооруженную интервенцию в Советскую Россию. В то же время распад Российской империи, неопределенность правового статуса Китайско-Восточной железной дороги в сочетании со сложным политическим процессом в районах, подведомственных железной дороге, усилили противоречия между империализмом, особенно между Соединенными Штатами и Японией, активизировав их борьбу за влияние и контроль над КВЖД.

Чтобы захватить Китайско-Восточную железную дорогу, пребывавшую в полном хаосе, Япония начала наращивать темпы корректировки своей внешней политики и выступила в качестве ударной силы, отправив объединенные войска. В середине ноября 1917 г. Генеральный штаб Японии сформулировал план захвата Транссибирской железной дороги к востоку от озера Байкал, Китайско-Восточной железной дороги и всего Северо-Восточного Китая под предлогом защиты японских граждан, проживавших на этих территориях.

Великобритания, США и другие страны уделяли большое внимание движению японских войск. 3 декабря союзные страны созвали Высший военный совет, на котором было решено организовать антисоветское вооруженное вмешательство, а также поставлены задачи каждой из стран и другие вопросы. Генерал Фердинанд Фош, представитель Франции, впервые предложил Японии и США направить войска для оккупации Транссибирской и Китайско-Восточной железных дорог. В то же время он надеялся, что правительство Китая будет размещено в районе КВЖД. Исходя из своих собственных интересов, Великобритания также поддерживала совместную отставку японо-американских войск и даже согласилась,

чтобы Япония отдельно отправила свои войска. Соединенные Штаты приняли выжидательную политику, зависящую от развития ситуации. Они были против самостоятельной отправки войск Японии и выступали за то, чтобы Китай управлял Китайско-Восточной железной дорогой. «Существовало много причин, по которым Соединенные Штаты выступали против отправки Японией войск в Сибирь. С одной стороны, они не хотели содействовать переходу России на сторону Германии, с другой - "идеалистическая" дипломатия Вудро Вильсона, но главная причина заключалась в том, что США не хотели давать возможность Японии доминировать в Северо-Восточной Азии» [15, с. 230].

12 января 1918 г. два японских крейсера вошли в порт Владивостока. Впоследствии британские и американские военные корабли также выдвинулись сюда [7, с. 90]. 5 апреля японская армия высадилась на берег во Владивостоке под предлогом «защиты жизни и собственности японских граждан», и в тот же день высадился корпус морской пехоты Великобритании. Началась иностранная вооруженная интервенция на советском Дальнем Востоке. В одно время с высадкой военных империалисты поддержали в мае мятеж Чехословацкого корпуса. После восстания «Соединенные Штаты создали специальный комитет по снабжению Чехословацкого корпуса, президент Уилсон выделил 8 миллионов долларов из своего личного фонда. Великобритания и Франция также субсидировали 15 миллионов рублей» [11, с. 452-453]. Дипломатические представители Великобритании, Франции, Италии и США выступили с заявлением, «требуя, чтобы советское правительство изменило свое решение о разоружении легиона» [10, с. 34]. Кроме того, инцидент с мятежом напрямую повлиял на отношение США к отправке войск Японией. Чтобы предотвратить монополизацию Сибири Японией, 6 июля 1918 г. Соединенные Штаты вели переговоры с Японией по вопросу совместной отправки войск. В результате переговоров количество отправленных войск составило: «7 000 Соединенные Штаты, 10 000 - 12 000 Япония, 3 500 Великобритания, 2 000 Италия, 300 Франции, количество войска Японии составляло почти половину от общего количества отправленных войск» [8, с. 298].

Американская политика была не проста. После окончания русско-японской войны 1904-1905 гг. Соединенные Штаты очень осторожно относились к Японии. Американо-японское противостояние заменило российско-японское противостояние и стало новым трендом в развитии международных отношений на Дальнем Востоке. По мнению Соединенных Штатов, необходимость оккупации японскими войсками Транссибирской и Китайско-Восточной железных дорог представляло серьезную угрозу политическим и экономическим интересам Соединенных Штатов на Дальнем Востоке. 8 февраля 1918 г. правительство Соединенных Штатов направило в Японию ноту, в которой говорилось: «Если в будущем возникнет ситуация, когда войска должны отправиться в Сибирь или занять Транссибирскую железную дорогу, тогда необходимо также принять подход международного сотрудничества вместо того, чтобы поручить стране действовать» [16, с. 182].

Под давлением Британии и Франции Соединенные Штаты согласились на действия Японии в Сибири и в конце концов решили присоединиться к Японии в «ограниченном отправлении войск» на российский Дальний Восток, чтобы «охранять маршруты движения» и «помогать Чехословацкому корпусу». Тем не менее Соединенные Штаты по-прежнему выступали за то, чтобы Китай вернул себе право на Китайско-Восточную железную дорогу. Прежде чем принять решение объединить свои силы с Японией в Сибири, Соединенные Штаты решительно сопротивлялись монополии Японии на КВЖД, которая никоим образом не была гаран-

тием соблюдения прав и интересов Китая. Это было вопросом целесообразности для Соединенных Штатов. Вместо реального восстановления надлежащих прав он заключался в том, чтобы поддерживать общие интересы империалистических держав в Китае, а не в том, чтобы поддерживать интересы царской России. Правительство США решило направить войска в Сибирь в целях «достижения компромисса с Японией, одинаково относиться к КВЖД и Транссибирской железной дороге, совместно контролировать их Комитетом Транссибирской железной дороги под надзором Межсоюзнического железнодорожного комитета. Эта политика серьезно подорвала суверенитет Китая. Китайское правительство протестовало против этого, но, находясь под влиянием грубой силы, протестовать было бессмысленно» [17, с. 145].

Во время Первой мировой войны Япония продолжала расширять свою власть в Китае и Тихоокеанском регионе, обостряя конфликт интересов между державами, особенно между Японией и Соединенными Штатами. За время Первой мировой войны Соединенные Штаты сделали огромное состояние, превратившись из страны-должника в страну-кредитора и из импортера капитала в его экспортера. Соединенные Штаты со своим богатым капиталом намеревались монополизировать Китайско-Восточную железную дорогу через международное совместное управление. В марте 1918 г. американец Дж. Стивенс подписал с «временным правителем» КВЖД Дмитрием Леонидовичем Хорватом соглашение о найме американских инженеров в качестве консультантов. Вскоре после этого 120 американских инженеров, включая самого Дж. Стивенса, заняли должности консультантов на основных станциях КВЖД, таких как Харбин и Владивосток, таким образом контролируя технологическую мощь железной дороги [9, с. 341]. В этой ситуации Япония посчитала, что Соединенным Штатам нельзя разрешать вмешиваться в КВЖД, и продолжала наращивать свои войска в Сибири, «с численностью 72 000 человек, большинство из которых было дислоцировано в районе Китайско-Восточной железной дороги» [18, с. 49]. Попытка Японии монополизировать КВЖД была единодушно отвергнута крупными державами. 25 октября Соединенные Штаты официально заключили с Японией, Англией, Францией и Италией соглашение о совместном управлении Китайско-Восточной железной дорогой.

В конце 1918 г., когда союзники предложили создать международный альянс, Соединенные Штаты, Япония, Великобритания и Франция начали переговоры в Токио о совместном управлении Транссибирской и Китайско-Восточной железными дорогами и подписали 9 января 1919 г. соглашение о совместном управлении Транссибирской железной дорогой. Международное соглашение предусматривало, что в районах, где действуют коалиционные силы, общий надзор за железными дорогами возлагается на Специальный комитет, совместно созданный странами (под председательством русских), в состав которого входили представители стран (включая Россию), которые в то время направили войска в Сибирь. 10 февраля Соединенные Штаты и Япония достигли соглашения о слиянии КВЖД с Транссибирской железной дорогой под совместным управлением союзных государств. 5 марта Комитет Транссибирской железной дороги и Китайско-Восточной железной дороги под надзором стран «Межсоюзнического железнодорожного комитета» (далее именуемого «Межсоюзнический комитет») провел совещание во Владивостоке, на котором российский министр путей сообщения Леонид Александрович УSTRUГОВ был назначен председателем комитета, а американский инженер и предприниматель Дж. Стивенс - главой Технического совета; охрана железных дорог вверялась союзным военным силам. 14 марта семь стран - Великобритания, Франция, США, Италия, Япония, Китай и Россия (прави-

тельство белогвардейца А.В. Колчака) - создали во Владивостоке Международный комитет по управлению Транссибирской железной дорогой и Китайско-Восточной железной дорогой и издали «Железнодорожное соглашение». В нем говорилось, что «после вывода иностранных вооруженных сил из Сибири действие настоящего Соглашения прекращается, и все иностранные эксперты, назначенные в соответствии с настоящим Соглашением, должны быть немедленно отозваны <...> Вышеупомянутый план должен быть выполнен в сотрудничестве с русскими и русскими рабочими, не нарушая суверенитет русского народа» [5, с. 25].

Для организации фактического руководства железными дорогами при Межсоюзническом комитете были созданы две структуры: Технический совет во главе со Дж. Стивенсом и военно-транспортный отдел во главе с японцами. Технический совет управлял Транссибирской железной дорогой и Китайско-Восточной железной дорогой напрямую [5, с. 713]. Пока что Китайско-Восточная железная дорога, которой совместно управляли союзные государства, фактически управлялась Соединенными Штатами и Японией.

Помимо усиления военного контроля над КВЖД, Япония также пыталась проникнуть в экономику дороги. Согласно телеграмме, направленной госсекретарю Роберту Лансину из Харбина 11 февраля 1920 г., Дж. Стивенс заявил: «Правительство Японии предлагает предоставить Хорвату пятилетний кредит на 200 миллионов иен в попытке контролировать Китайско-Восточную железную дорогу» [12, с. 147]. Вскоре после этого Бао Гуйцин, губернатор провинции Гири и главнокомандующий гвардейской армией Китайско-Восточной железной дороги, 16 марта отдал приказ разоружить армию царской России и полицию в районах, подведомственных железной дороге. Поскольку в то время местные власти в Пекине и на северо-востоке Китая не принимали новый советский режим, российская железнодорожная организация на Китайско-Восточной железной дороге во главе с Хорватом утратила свою правовую основу, а интересы Соединенных Штатов оказались под угрозой из-за алчных притязаний Японии на железную дорогу. Чтобы предотвратить дальнейшее расширение Японии и реализовать ее «политику открытых дверей», Соединенные Штаты планировали, опираясь на свои собственные экономические преимущества, разрушить монополию Японии в Китае и создать новый международный банковский консорциум для монополизации железнодорожных займов Китая, что на самом деле являлось еще одним способом международного совместного управления Китайско-Восточной железной дорогой.

В конце 1919 г. советский режим был консолидирован. В начале 1920 г. Колчак был схвачен и приговорен к смертной казни. Красная Армия добилась решительной победы, и ситуация на Дальнем Востоке коренным образом изменилась. В марте китайские и российские рабочие на Китайско-Восточной железной дороге объявили забастовку, Хорват ушел в отставку и провалилась интрига Японии, тайно вступившей в сговор с оставшимися силами царской России для завладения КВЖД. В таких условиях США, Великобритания, Франция и Италия начали корректировать свою политику, чтобы избежать конфронтации с Красной Армией. Они объявили, что уйдут из Сибири с января 1920 г., сняли блокаду против Советской России и «Межсоюзнический комитет». Однако Япония отказалась вывести свои войска в попытке занять Китайско-Восточную железную дорогу и Дальний Восток в течение длительного времени. В это время в «Межсоюзническом комитете» и двух министерствах остались только представители Японии, Китая и русские белоэмигранты.

Еще в июне 1909 г. Уильям Гарриман, король американских железных дорог, поднял вопрос об организации международного банковского консорциума для покупки Китайско-Восточной железной дороги. Созданный в 1910 г. банковский консорциум был парализован сопротивлением со стороны России и Японии. Для контроля над Китайско-Восточной железной дорогой в июне и октябре 1918 г. Соединенные Штаты дважды предлагали Соединенному Королевству, Франции и Японии организовать новый банковский консорциум. Они намеревались использовать преимущества доллара США и унификацию кредитов для контроля над лидерством группы заемщиков, тем самым ограничивая экспансию Японии в Китае. В феврале 1919 г. представители правительства Пекина и правительства армии Движения в защиту конституции встретились в Шанхае, чтобы обсудить вопрос о перемирии и распределении займов в банках четырех стран. Из-за экстравагантных усложнений и настойчивости на послаблениях Японии, конфликта интересов между Великобританией, Соединенными Штатами и Японией в Китае и продолжающихся дебатов о мирных переговорах между Северным и Южным Китаем четыре страны не смогли достичь соглашения.

В мае 1920 г. представитель Банка Америки Томас Ламонт подписал соглашение с Банком Японии от имени США, Великобритании и Франции, признавая особый статус Японии в Северо-Восточном Китае. После компромисса между Японией и Соединенными Штатами в октябре 1920 г. в Нью-Йорке было подписано новое Соглашение о международном банковском консорциуме («Четверном»). В январе 1921 г. четыре правительства официально уведомили китайское правительство о содержании вышеупомянутых соглашений и заявили, что новый банковский консорциум имеет право «вмешиваться» в финансовые доходы и расходы Китая и назначение должностных лиц. Правительство Китая выступило против нового банковского консорциума, и национальное общественное мнение единодушно высказалось против его признания. Великобритания, Соединенные Штаты и другие страны пытались контролировать Японию экономически, стабилизировать Китай и устранить большевистскую угрозу через новый банковский консорциум таким образом, в конечном счете не имея возможности контролировать Китайско-Восточную железную дорогу.

Соединенные Штаты не желали потерпеть неудачу после того, как их попытка обуздать наступление Японии с помощью нового банковского консорциума из четырех стран потерпела неудачу. Чтобы ослабить и ограничить Японию, установившую гегемонию на Востоке, Соединенные Штаты решили принять политический подход к созыву международной конференции под руководством Соединенных Штатов для ее решения и с нетерпением ожидали перепланирования международного совместного управления Китайско-Восточно железной дорогой. Именно на этом фоне проходила Вашингтонская конференция.

С 12 ноября 1921 г. по 6 февраля 1922 г. в Вашингтоне проходила Конференция по ограничению вооружений, Дальнему Востоку и Тихому океану. Вашингтонская конференция временно ослабила противоречия между США, Великобританией и Японией на Дальнем Востоке, что, несомненно, являлось победой американской дипломатии. «Вашингтонская конференция привела к временному балансу сил на Дальнем Востоке, что в целом служило национальным и государственным интересам стран-участниц» [2, с. 554-558]. Однако вопросы, поднятые представителем Китая, такие как таможенное самоуправление, отмена консульской юрисдикции, вывод иностранных военных и полицейских сил и отмена иностранных концессий, не были решены. Так называемое «уважение суверенитета и

независимости Китая, а также территориальной и административной целостности» фактически являлось пустым словом.

Китайско-Восточная железная дорога была одной из тем, обсуждавшихся на Вашингтонской конференции. Антисоветские тенденции вашингтонской конференции были очевидны с самого начала, что ярко отразилось в обсуждении проблемы Китайско-Восточной железной дороги. Соединенные Штаты сыграли ведущую роль в плане, подготовленном Дж. Стивенсом, по «интернационализации» Китайско-Восточной железной дороги до конференции. Вашингтон пытался создать международный надзорный орган, чтобы открыть новую возможность для нового банковского консорциума монополизировать инвестиции в Китайско-Восточную железную дорогу и совместно управлять ею на международном уровне. Из-за отсутствия «понимания» со стороны Китая и того факта, что Дальневосточная Республика и Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика вели переговоры с правительством Пекина по Китайско-Восточной железной дороге, представитель Соединенных Штатов решил убедить Дальневосточную республику одобрить план Дж. Стивенса.

6 января 1922 г. делегация Соединенных Штатов на Вашингтонской конференции подробно изложила план «интернационализации» Китайско-Восточной железной дороги. План предусматривал создание финансового комитета в Харбине, состоящего из представителей стран-участниц, для надзора за железнодорожной деятельностью и организации полицейских участков и подразделений жандармерии. Из-за возражения представителя Китая предложение Дж. Стивенса на конференции так и не было принято. 4 февраля Вашингтонская конференция приняла законопроект о Китайско-Восточной железной дороге, согласно которому эксплуатация и защита железной дороги должны были обсуждаться по дипломатическим каналам, с требованием, чтобы Китай отвечал за выполнение иностранными акционерами и кредиторами компании Китайско-Восточной железной дороги своих обязательств, и передавал Китаю только права на управление железной дорогой. В то же время на заседании Технического отделения Вашингтонской конференции было признано, что «железная дорога является собственностью российского правительства» [3, с. 175]. Хотя Советский Союз и Дальневосточная Республика не были приглашены для участия в Вашингтонской конференции, на которой подтвердился «статус-кво» на Китайско-Восточной железной дороге, что отвечало интересам Советского Союза и России. Решение Вашингтонской конференции было отклонено местным правительством Китая. 2 февраля Чжан Цзолинь, генерал-губернатор Трех восточных провинций, позвонил в министерство иностранных дел Бэйянского правительства, чтобы отказать союзникам в управлении Китайско-Восточной железной дорогой.

Поскольку она не была приглашена для участия в конференции, делегация Советского правительства направила ноту Соединенному Королевству, Франции, Италии, США, Китаю и Японии в знак протеста против «внимания к интересам России» в отсутствие представителей Москвы. Представители полагали, что эта акция была направлена исключительно «навстречу русским контрреволюционным силам и была новым проявлением вмешательства в дела Советского Союза» [6].

В ходе проведения конференции Народный комиссар иностранных дел Г.В. Чичерин дважды выражал протест, заявив, что не признает резолюцию, которую примет заседание.

Вашингтонская конференция является продолжением передела мира империализмом после Первой мировой войны и дополнением к Версальскому мирному

договору 1919 года. Однако из-за решительного противостояния Китая, Советского Союза и Дальневосточной республики попытка США установить систему «интернационализации» Китайско-Восточной железной дороги потерпела неудачу. В своем докладе президенту делегация Соединенных Штатов даже вынуждена была признать, что «по вопросу о Китайско-Восточной железной дороге на конференции не было принято решения и необходимо было дожидаться будущих дипломатических переговоров для решения этого вопроса» [13, с. 176]. Помимо серьезных противоречий между странами-участницами, особенно Соединенными Штатами и Японией, провал международного совместного управления Китайско-Восточной железной дорогой стал результатом активных контактов и переговоров по вопросу о КВЖД во многих случаях между Советским Союзом, Дальневосточной Республикой и правительством Пекина начиная с 1920 г., что заставило китайских делегатов занять достаточно твердую позицию, вынуждая конференцию признать Китай суверенным государством в резолюции по КВЖД. Министерство иностранных дел, посылая телеграмму, отметило, что «железная дорога - это проблема между Китаем и Россией. Россия не присутствовала на конференции и не участвовала в обсуждении. Дорога находится в восточных провинциях, что особенно затрагивает наш территориальный суверенитет». Тем не менее в предложении, выдвинутом представителем Соединенных Штатов, «хотя названия совместного управления не называется, это совместное управление, которое ущемляет суверенитет Китая, и его трудно признать». Министерство иностранных дел попросило делегацию разъяснить обстоятельство всем странам. Если все страны по-прежнему соглашались на совместное управление и не могут устранить это дело, Китай объявит, что он не признает этого, и будет демонстрировать противодействие [14, с. 460]. Характер империалистической агрессии и экспансии определяет, что союз между великими державами носит временный характер. Попытки Соединенных Штатов и Японии контролировать Китайско-Восточную железную дорогу, воспользовавшись гражданской войной в России, были обречены на провал. После распада правительства Колчака США взяли на себя инициативу по выводу своих войск, осознав, что вооруженное вмешательство в Советскую Россию было неэффективным. Бэйяньское правительство Китая и правительство Дальневосточной Республики неоднократно просили Японию уйти. Соединенные Штаты, Великобритания и другие страны также призывали Японию удалиться, тем самым поставив Японию в беспрецедентную изоляцию на международной арене. Осенью 1922 г. под натиском Красной Армии белогвардейская армия была полностью разгромлена и гражданская война в советской России победоносно завершилась на Дальнем Востоке. Таким образом, возможность (даже номинальная) того, что договаривающиеся страны могут контролировать Китайско-Восточную железную дорогу с помощью «Межсоюзнического комитета», исчезла. 26 октября японская армия вышла из Приморья и зоны Китайско-Восточной железной дороги. 1 ноября США, Великобритания, Япония, Франция и Италия достигли соглашения об отмене «Межсоюзнического комитета» и Министерства технологий и передаче Китайско-Восточной железной дороги Китаю для временной защиты. 24 ноября бывший американский представитель «Межсоюзного комитета» Дж. Стивенс покинул Харбин и вернулся домой. 1 декабря «Межсоюзный комитет» был официально упразднен. На этом этапе попытка договаривающихся стран осуществить международное совместное управление Китайско-Восточной железной дорогой закончилась полным провалом. «Будущее историческое развитие никогда не давало такой возможности крупным державам» [1, с. 98].

Выводы

Таким образом, анализ публикаций, посвященных проблематике Китайско-Восточной железной дороги в период международного совместного управления 1917-1922 гг., свидетельствует, что период так называемого совместного управления крупных держав КВЖД можно разделить на три этапа. На первом этапе империалистические державы, фактически Соединенные Штаты и Япония, воспользовавшись гражданской войной в России, объединившись с остатками сил царской России, контролировали дорогу под видом «Межсоюзнического комитета». На втором - Соединенные Штаты намеревались монополизировать железнодорожные займы Китаю с помощью нового банковского консорциума из четырех стран, ослабляя преимущественное положение в управлении дорогой. Однако правительство и национальное общественное мнение Китая выступили против него, и все «старания» Соединенных Штатов были напрасны. На третьем - Соединенные Штаты не желали проигрывать и решили созвать Вашингтонскую конференцию, чтобы ограничить Японию и одновременно перепланировать международное совместное управление дорогой. Благодаря протесту правительств Китая, Советской России и Дальневосточной республики попыткам Соединенных Штатов так и не суждено было осуществиться.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Ван Цзяньлан. Процесс аннулирования неравных договоров в Китае. - Наньчан: Цзянси жэньминь чубаньшэ, 2000. - 404 с.
2. Воскресенский А.Д. Эволюция международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе (1900-1920-е гг. XX в.) // Восток-Россия-Запад. Исторические и культурологические исследования. К 70-летию акад. В.С. Мясникова. - М.: Наука, 2001. - С. 554-558.
3. Дипломатический словарь. Т. I.: в 3 т. / Гл. ред. А.А. Громыко [и др.]. - М.: Наука, 1985. - 422 с.
4. Гу Вэйцзюнь. Мемуары Гу Вэйцзюня. 2 т. - Пекин: Китайское книгоиздательство, 1983. - 727 с.
5. Документ внешней политики СССР. Т. 5: 1922 г. - М.: Политиздат, 1961. - 809 с.
6. Известия // 21 июля 1921.
7. Исследовательская группа по истории железных дорог Китая Северо-Китайского транспортного университета. Краткая история китайской железной дороги // Вестник Пекинского университета транспорта. - 1979. - № 1. - С. 1-208.
8. Касима Шоужисукэ. История японской дипломатии. - Токио: Издательство научно-исследовательского института Касима, 1971. - 12 т. - 434 с.
9. Материалы по истории Маньчжурской железной дороги / Под ред. Академии общественных наук провинции Цзилинь - Пекин: Китайское книгоиздательство. Т. 2. Вып. 1, 1979. - 458 с.
10. История международных отношений (том IV: 1917-1929) / Под ред. Ван Шэнцзу. - Пекин: Шицзе чжиши чубаньшэ, 1995. - 491 с.
11. История Сибири / Под ред. Сюй Цзинсюэ. - Харбин: Хэйлунцзян цзяюй чубаньшэ, 1991. - 656 с.
12. Исторические хроники Китайско-Восточной железной дороги (1895-1952) / Под ред. Чжэн Чанчунь. - Харбин: Хэйлунцзян жэньминь чубаньшэ, 1987. - 332 с.
13. Попова Е.И. Политика США на Дальнем Востоке (1918-1922). - М.: Наука, 1967. - 343 с.
14. Телеграмма делегации Министерства иностранных дел, 24 января 1922 года // Скрытая коллекция книг / Под ред. Исторического музея г. Тяньцзинь. - Пекин: Издательство Права интеллектуальной собственности, 2013. - С. 460-461.

15. Хуан Динтянь, Пань Сяовэй. Анализ противоречий между Соединенными Штатами и Японией в период сибирской революции // Изучение и исследование. - 2008. - № 2. - С. 230-233.
16. Цуй Пи. Предварительное исследование отношений между Японией и США в Сибири // Шэхуэй кэсюэ чжаньсянь. - 1991. - № 2. - С. 181-186.
17. Цинь Шань. Краткий анализ политики США по отношению к Китайско-Восточной железной дороге после Октябрьской революции в России // Гуанси шэхуэй кэсюэ. - 2001. - № 4. - С. 144-146.
18. Шао Хуэйцзи. Начало и конец захвата японским империализмом Китайско-Восточной железной дороги // Лиши цзяосюэ. - 1988. - № 9. - С. 48-50.

REFERENCES

1. Van Tszya'lan. Protsess annulirovaniya neravnyh dorovorov v Kitae, [The record of abolishing all unequal treaties in China]. Nan'ch: Tsyansi zhen'min'chu'ban'she, 2000. 404 p. (in China)
2. Voskresenskiy A.D. Evolyutsiya mezhdunarodnyye otnosheniy v Aziatsko-Tikhookeanskom regione(1900-1920-e gg. XX v.), [Evolution of international relations in the Asia-Pacific region (1900-1920s. XX c.)]. Vostok-Rossiya-Zapad. Istoricheskie kul'turologicheskie issledovaniya. K 70-letiyu akademika V.S. Myasnikova. Moscova: Nauka, 2001. Pp. 554-558. (in Russ.)
3. Diplomaticeskii slovar', [Diplomatic Dictionary]. T I.: v 3 t. / gl. Red. A.A. Gromyyko [i dr.]. Moscova: Nauka, 1985. 422 p. (in Russ.)
4. Gu Veytszyun'. Memuaryy Gu Veytszyunya, [Memoirs of Vi Kyuin "Wellington" Koo]. Pekin: Kitayskoe knigoizdatel'stvo. 2 t., 1983. 727 p. (in China)
5. Dokument vneshney politiki SSSR, [Soviet Foreign Policy Document]. T. 5: 1922 g. Moscova: Politizdat, 1961. 809 p. (in Russ.)
6. Izvestiya. 21 iulya 1921. (in Russ.)
7. Issledovatel'skaya gruppa po istorii zheleznykh dorog Kitaya Severo-Kitayskogo transportnoro universiteta. Kratkaya istoriya kitayskoy zheleznoy dorogi, [A brief history of China's railways]. Vestvik Pekinskogo universiteta transporta. 1979. No. 1. Pp. 1-208. (in Russ.)
8. Kasima Shouzhshuke. Istoriya yaponskoy diplomatii, [Japanese Diplomatic History]. Tokio: Izdatel'stvo nauchno-issledovatel'skogo instituta Kasima, 1971. 12 t. 434 p. (in Japan)
9. Pod redaktsiei Akademii obshchestvennykh nauk provintsii Tszilin'. Materialy po istorii Man'chzhurskoy zheleznoy dorogi, [Manchurian Railway History Information]. Pekin: Kitayskoe knigoizdatel'stvo. T. 2. Vyypusk 1, 1979. 458 p. (in China)
10. Pod redaktsiei Van Shentsu. Istoriya mezhdunarodnykh otnoceni (tom IV: 1917-1929), [History of International Relations (Volume IV: 1917-1929)]. Pekin: Shitszhishichu'ban'she, 1995. 491 p.(in China)
11. Pod redaktsiei Syu Tszinsyue. Istoriya Sibiri. Kharbin: Kheyluntsyan tsyaoyu'chu'ban'she, 1991. 656 p. (in China)
12. Pod redaktsiei Chzhen Chanchun'. Istoricheskie khroniki Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi (1895-1952), [History Chronology of the China East Railroad (1895-1952)]. Kharbin: Kheyluntsyan zhen'min'chu'ban'she, 1987. 332 p. (in China)
13. Popova E.I. Politika SSHA na Dal'nem Vostoke (1918-1922), [American policy in the Far East (1918-1922)]. Moscova: Nauka, 2001. 343 p. (in Russ.)
14. Telegramma delegatsii Ministerstva inostrannykh del, 24 yavarya 1922 goda, [Telegram from the Ministry of Foreign Affairs, January 24, 1922]. Pod redaktsiei Istoricheskiy mnzeu goroda Tyan'tszin'. Skryytaya kolleksiya knik. Pekin: Prava intellektual'noi sobstvennosti, 2013. Pp. 460-461. (in China)
15. Khun Dintyan', Pan' Syavey. Analiz protivorechiy mezhdu Soedinennymi Shtatami i Yaponiei v periot sibirskoy revolyutsii, [An Analysis of American-Japanese Contradictions during the Siberian Revolution]. Izuchenie i issledovanie. 2008. Vo. 2. Pp. 230-233. (in Japan)

16. Tsuy Pi. Predvaritel'noe issledovanie otnosheniy mezhdu Yaponiei i SSHA v Sibiri, [A preliminary study on the relationship between Japan and the United States in Siberia]. Shekhueykesyue Chzhan'syan'. 1991. Vo. 2. Pp. 181-186(in China)
17. Tsin' Shan'. Kratkiy analiz politiki SSHA po otnosheniyu k Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy doroge posle Oktyabr'skoy revolyutsii v Rossii, [Analysis of the China East Railroad Policy of the United States after the October Revolution in Russia]. Guansi Shekhueykesyue. 2001. Vo. 4. Pp. 144-146(in China)
18. Shao Khueytszi. Nqchalo i konets zakhvata yaponskim imperializmom Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi, [Beginning and end of the Japanese imperialists seizing the China East Railroad]. Lishi Tszyasyue. 1988. Vo. 9. Pp. 48-50. (in China)

Информация об авторе: Ма Вэйюнь, доктор исторических наук, профессор, Центр изучения русского языка, литературы и культуры Хэйлунцзянского университета, научный руководитель докторантов,
г.Харбин, Китай
weiyunma@163.com

Статья поступила в редакцию: 20.05.2019.

После доработки: 11.06.2019

Принята к публикации: 23.06.2019

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи

Information about the author: Ma Weiyun, PhD in History Science, Professor, Center for the Study of Russian Language, Literature and Culture of Heilongjiang University, Doctoral tutor, Harbin, China
weiyunma@163.com

The paper was submitte: 20.05.2019.

Received after reworking: 11.06.2019

Accepted for publication : 23.06.2019

The author have read and approved the final manuscript.