

А.В. Филинов

Советско-китайские переговоры о продаже КВЖД и маньчжурский кризис (конец 1920 — начало 1930 годов)

Переговоры о передаче Советским Союзом прав на Китайскую Восточную железную дорогу марионеточному по своей сути государству Маньчжоу-го (т. е. фактически Японской империи), начавшиеся неофициально в 1932 г. и завершившиеся официальным подписанием соглашения лишь в марте 1935 г., были отнюдь не первой попыткой решения вопроса о том, кому из держав, имеющих определенные интересы на Дальнем Востоке вообще и в Китае, в частности, будет принадлежать одна из ключевых железнодорожных магистралей региона.

Как отмечает В.Э. Молодяков, переговоры в отношении КВЖД велись еще в 1915–1916 гг., когда Япония предложила выкупить у Российской империи права на так называемую «Южную» железнодорожную ветку Харбин – Куаньченцзы (Куанченцы) с прилегающей полосой отчуждения. Она находилась в той части Маньчжурии, которая по конвенции Извольского-Мотоно 1907 г. отошла в сферу влияния Японии.

По замечанию В.А. Жилкина, после революций 1917 г., приведших сначала к крушению Российской империи, а затем и к приходу к власти правительства большевиков, город Харбин оказался центром российской эмиграции на Дальнем Востоке, и здесь же размещалось правление Китайско-Восточной железной дороги. Наконец, в 1924 г. после подписания Пекинского и Мукденского соглашений, по оценке В.Э. Молодякова, КВЖД прочно оказалась в руках СССР и пекинского правительства, вынужденного поручить контроль над дорогой фактическому диктатору Маньчжурии «маршалу» Чжан Цзолиню.

В связи с этим важно отметить, что, по мнению Н.Е. Абловой, в самом тексте Пекинского (равно как и Мукденского) соглашения нет ни слова о том, чьей собственностью является КВЖД. Четко оговорены лишь статьи совместного управления дорогой и ее «чисто коммерческий характер».

Андрей Владимирович Филинов – соискатель кафедры истории России XX–XXI вв. исторического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова.
E-mail: fiann@inbox.ru

В 1925 г. между СССР и Японией была подписана Пекинская конвенция, восстанавливавшая дипломатические отношения между странами. Согласно договору ЮМЖД оставалась собственностью Японии, но только вот Китайская Восточная железная дорога вовсе не становилась единоличной собственностью СССР, как ошибочно указывает В.А. Жилкин, а находилась, как уже было указано выше, под **совместным** (выделено мной – А.Ф.) советско-китайским управлением.

По мнению М.В. Кротовой, уход СССР с КВЖД был предопределен внешнеполитической обстановкой. В целом с позицией М.В. Кротовой согласен и В.Э. Молодяков, полагающий, что в связи с этим обстоятельством в советском руководстве не было единого мнения относительно дальнейшей судьбы столь «беспокойного хозяйства».

Разногласия отражали дискуссии среди советского руководства касательно китайской революции, за эскалацию которой выступали И.В. Сталин, Н.И. Бухарин и полпред в Пекине Л.М. Карахан. В данном случае неожиданно умеренную позицию занял Л.Д. Троцкий, в 1926 г. предложивший продать КВЖД Китаю, против чего решительно выступил Бухарин.

Так или иначе, но согласно утверждению Г.З. Беседовского, советского поверенного в делах (советника посольства) в Токио в 1926–1927 гг., сам генсек задумался о продаже дороги уже в конце (а точнее, в октябре) 1927 г.: «Когда я приехал в Москву, мне пришлось беседовать со Сталиным [23 октября 1927 г.¹] по вопросу о КВЖД. <...> Сталин сказал совершенно спокойно, что он учитывает возможность потери дороги и не очень этим взволнован»².

Однако с точки зрения М.В. Кротовой, поражение сил коммунистов и установление власти Гоминьдана в 1927 г. привели к ослаблению интереса СССР к Маньчжурии как к потенциальному плацдарму «советизации» Китая. Также исследователь указывает, что уже после советско-китайского конфликта 1929 г. КВЖД стала совсем тяжким бременем, от которого советское правительство постаралось избавиться путем продажи дороги правитель-

ству Чан Кайши. После многочисленных проволок с китайской стороны конференция началась только во второй половине мая 1930 г. Она продолжалась без каких-либо результатов до 18 декабря того же года, когда состоялся примечательный диалог между председателем правления (или дубанем) КВЖД Мо Дэхом и главой советской делегации, заместителем наркома по иностранным делам Л.М. Караханом.

Дубань напомнил о ранее присланном письме, в котором извещал замнаркома, что должен вернуться в Китай, и осведомился относительно мнения советского дипломата касательно предложенных в том же самом послании принципов продажи КВЖД. Л.М. Карахан спокойно пояснил, что «...в таком случае Советское правительство должно было бы не только передать Китаю дорогу даром, но еще приплатить денег, чтобы Китай эту дорогу взял» и добавил, что хотел бы услышать конкретную цифру, которую может предложить китайское правительство³. Мо Дэхой со странной для столь серьезного вопроса небрежностью предложил выкупить дорогу за «примерно двести с десятками миллионов...» (к сожалению, в документах не указывается, о какой валюте шла речь), на что был получен безапелляционный ответ замнаркома, что «это дешевле, чем на слом»⁴.

Затем Л.М. Карахан деликатно указал на вероятную ошибку китайской стороны в подсчетах: «если два миллиарда (выделено мной – А.Ф.), то нам и разговаривать не о чем. Давайте два миллиарда и берите дорогу»⁵. Беседа в итоге так и закончилась ничем, но зато 10 апреля 1931 г. Политбюро утвердило предложения Наркоминдела «Об основных принципах выкупа КВЖД» Китаем, причем «КВЖД не может быть использована для каких-либо военных целей и надобностей третьей стороны»⁶.

Последний пункт особенно важен в свете дальнейших событий в период уже маньчжурского кризиса, поскольку переговоры между Москвой и Нанкином продолжались все в том же вялотекущем режиме, но вот после вторжения Японии в Маньчжурию во второй половине сентября 1931 г. ситуация начала радикально меняться.

В связи с разрастанием маньчжурского инцидента в районе Цицикара, что влекло за собой прямую угрозу интересам СССР, И.В. Сталиным и В.М. Молотовым было рекомендовано направить работникам КВЖД директиву следующего содержания: «... б) ни в коем случае не соглашаться на перевозку китайских или японских войск по КВЖД; в) не допускать использования китайскими или японскими войсками линии КВЖД, станций и железнодорожных построек для установки военных позиций; г) открыто протестовать против попыток одной или другой воюющей стороны нарушить режим нейтралитета на КВЖД...»⁷

Кроме того, 27 ноября 1931 г. И.В. Сталин направляет письмо наркомвоенмору К.Е. Ворошилову, в котором, помимо всего прочего, замечает: «...прочно засесть в Маньчжурии она [Япония] может лишь в том случае, если ей удастся посеять ненависть между Китаем и СССР. А для этого существует лишь одно средство – **помочь китайским феодалам захватить КВЖД** (выделено мной – А.Ф.)...»⁸

В.Э. Молодяков обращает внимание на то, что хотя 12 января 1932 г. советский полпред в Токио А.А. Трояновский получил от премьера Инукаи Цуеси заверения, что «японцы не нарушат наших интересов на КВЖД», но в конце того же месяца японское командование, сославшись на необходимость доставки войск в Харбин для охраны своих граждан, обратилось за разрешением к советским представителям на КВЖД. При этом японцы пояснили, что готовы «уплатить сколько следует», но дали понять, что не остановятся перед применением силы. Естественно, им было отказано со ссылкой на нейтралитет дороги, но запрос повторился, в связи с чем Л.М. Карахан вынужден был твердо заявить, что КВЖД управляется совместно СССР и Китаем и проходит по китайской территории, поэтому, если Китай даст согласие на перевозку войск, возражений не будет⁹.

Н.Е. Аблова подчеркивает, что японцы чувствовали себя хозяевами положения и просто захватили конечный пункт КВЖД – станцию Куаньчэнцзы (не дожидаясь ничьего согласия 28 января 1932 г. в 18 ч), куда прибыло два сформированных японцами эшелона, затем отправившихся на север.

Управляющий дорогой Ю.М. Рудый и генеральный консул в Харбине М.М. Славущий протестовали, однако новый председатель правления Ли Шаогэн объяснил, что «не может ни в чем отказать японцам». Москва тянула время, ссылаясь в заявлении Л.М. Карахана от 24 февраля 1932 г. на «не коммерческий, а на сугубо политический характер вопросов о переброске»¹⁰, но в итоге перевозки были разрешены с 1 апреля до Имяньбо (Имяньпо)¹¹, затем с 16 апреля до Харбина¹², станции Маньчжурия и Хайлина, откуда Квантунская армия продолжала преследовать отступавших китайцев.

О ситуации на Китайской Восточной железной дороге советскому руководству регулярно докладывали отнюдь не только дипломаты. 8 марта 1932 г. зампреда ОГПУ В.А. Балицкий передал И.В. Сталину записку (с которой ознакомились также В.М. Молотов и К.Е. Ворошилов): «1. Из Харбина: в дополнение к перебросенным ранее с КВЖД декаподам¹³ имеется возможность перебросить на нашу территорию еще 10–12 декаподов... Из Хабаровска: имеется возможность систематической задержки на нашей дороге подвижного состава КВЖД путем невыполнения обмена вагонами между Уссурийской дорогой и КВЖД...»¹⁴

Совместная же резолюция руководителей Советского Союза была лаконичной: «**Вагонов** больше не перебрасывать в СССР, а **паровозы** – перебрасывать (выделено в тексте – А.Ф.)»¹⁵.

Необходимо отметить, что именно с весны 1932 г. (хотя В.Э. Молодяков в своей статье указывает другую дату – не ранее 1 июня 1933 г.) в японских, маньчжурских и китайских документах по настоянию японцев КВЖД стала называться Северо-Маньчжурской (или сокращенно – Северной), но в советских документах продолжала по-прежнему именоваться Китайской Восточной железной дорогой. Также, по утверждению В.В. Чубарова, весь китайский персонал, включая председателя, нелояльно относившегося к японцам, был заменен.

Последнее мнение косвенно подтверждается одним из пунктов повестки дня на заседании Политбюро 16 апреля 1932 г., когда было решено «согласиться на назначение новых членов правления на КВЖД...»¹⁶, однако еще 25 марта было принято предложение «т. Андреева воздержаться от сокращения штатов»¹⁷ (видимо, из числа советских граждан).

Известие о намерении Советского Союза продать КВЖД Маньчжоу-го (а по сути – Японии) вызвало серьезную озабоченность у правительства Чан Кайши. В связи с этим 8 мая 1933 г. посол Китая в СССР Янь Хойцин (В.В. Иен) вручил Л.М. Карахану меморандум на имя наркома иностранных дел М.М. Литвинова. Н.Е. Аблова обращает внимание на то, что в нем, в частности, говорилось, что «все вопросы, касающиеся Китайско-Восточной железной дороги, должны по-прежнему регулироваться соглашениями, заключенными между Китаем и Советским Союзом в 1924 г., и должны решаться исключительно правительствами этих двух стран».

12 мая 1933 г. было опубликовано заявление М.М. Литвинова для ТАСС по поводу китайского меморандума, в котором он отверг приведенные нанкинским правительством аргументы против продажи КВЖД властям Маньчжоу-го, сославшись на то, что «ни Пекинское, ни Мукденское соглашения, предоставляющие Китаю право досрочного выкупа КВЖД, не ограничивают право СССР на продажу дороги кому бы то ни было...»¹⁸

М.И. Сладковский поддерживает подобную аргументацию наркома, замечая, что «по условиям соглашения 1924 г. китайское правительство участвовало лишь в совместном управлении КВЖД, которая оставалась собственностью Советского Союза»¹⁹. Однако подобную позицию не разделяет Н.Е. Аблова, считая, что, во-первых, оба соглашения 1924 г. ничего не говорят о праве собственности (СССР и Китая) на КВЖД, а во-вторых, пункт 5 статьи IX Пекинского соглашения 1924 г. гласит, что «будущее Китайско-Восточной железной дороги будет определено Союзом Советских Социалистических Республик и Ки-

тайской Республикой без участия какой-либо третьей стороны или сторон».

Несмотря на это, но вполне предсказуемо, советские военные разведчики в Военно-политическом бюллетене № 5 по Японии и Китаю от 5 июня 1933 г. замечали, что «...Кантонское правительство запретило советский импорт, полагают, в связи с предложением СССР о продаже КВЖД. В последнее время в шанхайских кругах наблюдается также тенденция к бойкоту сов[етских] товаров. Китайская буржуазно-помещичья печать по-прежнему продолжает нападки на СССР в связи с предложением продать дорогу...»²⁰

Подводя итоги, следует сказать, что решение о продаже КВЖД не было связано с ее экономической убыточностью, как иногда утверждается, и не было вынужденной мерой в связи с обострением отношений СССР и Японии (Маньчжоу-Го), поскольку еще до начала маньчжурского кризиса руководство СССР предпринимало попытки продать дорогу, причем покупатель изначально не был определен. Вплоть до сентября 1931 г. сохранялась вероятность перехода дороги под контроль китайского правительства при условии достижения договоренности с советским руководством о цене продажи.

Среди причин, воспрепятствовавших достижению договоренности о продаже КВЖД именно Китаю, можно выделить следующие:

- разногласия по вопросу о стоимости дороги;
- желание китайской стороны затянуть переговорный процесс, и, вероятно, добиться финансовых уступок от советского партнера по переговорам;
- отсутствие (по крайней мере, видимого) стремления с советской стороны, в свою очередь, ускорить переговоры и избавиться от «проблемной» собственности;
- появление нового усложняющего переговорный процесс фактора – вторжения Японии в Маньчжурию и ее стремительного продвижения по территории Северо-Восточного Китая к линии КВЖД;
- как следствие, ослабление стремления в первую очередь гоминьдановских властей приобрести КВЖД в силу появления новых, более актуальных проблем;
- неспособность советского руководства добиться от китайского правительства продолжения переговоров как в силу объективных (отсутствие встречного стремления со стороны Китая), так и субъективных (желание сохранить дорогу от возможных японских, а затем и маньчжурских посягательств) причин.

Реакция же гоминьдановского руководства на советско-японо-маньчжурские переговоры о продаже КВЖД, официально стартовавшие 1933 г., была предсказуемо негативной, однако не привела к серьезному обострению двусторонних советско-

китайских отношений. Это было связано, по всей видимости, с достаточно непрочным международным положением режима Чан Кайши, особенно после заключения соглашения в Тангу от 31 мая 1933 г., согласно которому китайский лидер признавал свой отказ от Маньчжурии в пользу Японской империи.

Ключевые слова: КВЖД, переговоры о продаже, СССР, Китай, маньчжурский кризис.

Keywords: the CER, negotiations for sale, USSR, China, the manchurian crisis.

Литература

1. Жилкин В.А. КВЖД. Взаимоотношения СССР и Японии (1931–1935 гг.). // Новейшая история Отечества, XX – XXI вв.: Сборник науч. тр. / Редкол: Е.Н. Морозова (отв. ред.) и др. Саратов, 2006. Вып. 1. С. 15–26.

2. Кротова М.В. Советское присутствие на КВЖД в 1924–1935 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2013, № 1. С. 139–150.

3. Молодяков В.Э. Почему Сталин продал КВЖД: механизм решения // Япония. Ежегодник. 2009. № 38. С. 294–310.

4. Чубаров В.В. Военные конфликты в Китае и позиция СССР (1927–1933 гг.). // Советская внешняя политика 1917–1945 гг. Поиски новых подходов. М., 1992. С. 119–126.

Примечания

¹ На приеме у Сталина. Тетради (журналы) записей лиц, принятых И.В. Сталиным (1924–1953 гг.). Справочник / Науч. ред. А.А. Чернобаев. М., 2008. С. 26.

² Молодяков В.Э. Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891–1945 гг.). М., 2006. С. 368.

³ Документы внешней политики СССР. Т. 13 (1930 г.). М., 1967. С. 740.

⁴ Там же. С. 741.

⁵ Там же.

⁶ ВКП (б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 гг. М., 2001. С. 63.

⁷ Там же. С. 71.

⁸ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 74. Оп. 2. Д. 38. Л. 52.

⁹ Документы внешней политики СССР. Т. 15 (1932 г.). М., 1969. С. 66–67.

¹⁰ ВКП (б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 гг. М., 2001. С. 77.

¹¹ Там же. С. 80.

¹² Там же. С. 82.

¹³ ВКП (б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 гг. С. 151; Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005. С. 255.

¹⁴ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 558. Оп. 2. Д. 88. Л. 1

¹⁵ Там же.

¹⁶ ВКП (б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 гг. С. 82.

¹⁷ Там же. С. 78.

¹⁸ Известия. 1933. 12 мая.

¹⁹ Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974 гг.). М., 1977. С. 109.

²⁰ РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 154. Д. 528. Л. 63.

