

Конфликт на Китайско-Восточной железной дороге 1929 г.: причины и последствия

Научный руководитель – Анисимова Инна Владимировна

Посылкин Илья Александрович

Студент (бакалавр)

Алтайский государственный университет, Исторический факультет, Кафедра востоковедения, Барнаул, Россия

E-mail: ilya.posylkin@gmail.com

События 1929 г., произошедшие в районе Китайско-Восточной железной дороги, имеют важное значение в истории советско-китайских отношений и являются предметом изучения современной историографии. Актуальность исследования обуславливается тем, что историки расходятся в оценках причин и предпосылок конфликта. В советской и китайской историографии XX в. трактовка событий 1929 г. носит устойчивую идеологическую окраску, ученые в качестве виновника конфликта определяют исключительно противоположную сторону. Так, по мнению В.В. Душенькина, Советский Союз принимал все возможные меры для решения конфликта мирным путем, а планы Чан Кайши состояли в том, чтобы вторгнуться на советскую территорию в районе о. Байкал, и, разрушив железнодорожные туннели и остановив транспортное сообщение между Восточной и Западной Сибирью, аннексировать советский Дальний Восток [3]. Современная отечественная историография объективно оценивает позиции сторон конфликта, но и сегодня сохраняется мнение о том, что именно китайская сторона несет ответственность за резкое ухудшение межгосударственных отношений.

Конфликт на КВЖД 1929 г. стал апогеем развития противоречий советско-китайских отношений в дальневосточном регионе. Летом 1928 г. было завершено объединение Китая под началом Чан Кайши, и вскоре новое китайское правительство начало выдвигать СССР обвинения в нарушении международных соглашений, в использовании Советским Союзом своего присутствия на КВЖД для «коммунизации» Китая [1,2]. Данные обвинения частично являлись справедливыми: СССР действительно всеми силами оказывал помощь КПК, чьей целью являлось свержение правительства Китая, однако стоит заметить, что коммунистические ячейки в Маньчжурии были плохо организованы и не имели связи с Москвой.

В декабре 1928 г. начались попытки по захвату КВЖД маньчжурскими властями. 15 июля 1929 г. Чан Кайши произнес речь, в которой объявил, что Китай «возвращает контроль над КВЖД в свои руки», а 20 июля нанкинское правительство заявило о разрыве дипломатических отношений между государствами [4].

Китайско-Восточная железная дорога являлась для СССР важнейшим стратегическим объектом, необходимым для соединения Читы с Владивостоком и Порт-Артуром и являвшимся основой экономического взаимодействия с Северным Китаем, поэтому Советскому Союзу было важно сохранить статус дороги в качестве совместного советско-китайского мероприятия. Этим было вызвано начавшееся в октябре 1929 г. вторжение советских военных сил на территорию Китая. Войска, за короткое время заняв значительную часть Маньчжурии, не стали углубляться далее на китайскую территорию, так как целью советской стороны являлся не захват территории Китая, а восстановление статус-кво на железной дороге.

В ноябре китайское правительство выразило желание приступить к мирным переговорам. СССР заявил о готовности пойти на мирное урегулирование конфликта на условиях

признания Китаем статус-кво на КВЖД на основе соглашений 1924 г., восстановления в должности советского управляющего железной дорогой и освобождения всех арестованных. 22 декабря 1929 г. был подписан Хабаровский протокол, согласно которому были выполнены все требования советской стороны [5].

События 1929 г. вокруг Китайско-Восточной железной дороги являлись частью идеологической войны, причем взаимные обвинения сторон зачастую не соответствовали действительности. Так, советская сторона, нуждающаяся в обосновании своих действий, обвиняла Нанкинское правительство в том, что оно планировало, захватив КВЖД, вторгнуться на советскую территорию и аннексировать дальневосточные территории СССР. Однако документальные хроники жизни Чан Кайши свидетельствуют о том, что лидер Китая, учитывая ситуацию на международной арене, был уверен, что Советский Союз не решится на военную интервенцию, так как это потребует мобилизации ресурсов и, кроме того, серьезно осложнит международное положение государства [6]. Тем не менее, Чан Кайши допускал возможность того, что СССР начнет активные военные действия, и настаивал на необходимости недопущения провокаций, способных вызвать ответные меры. Из данных хроник следует, что китайское правительство, несмотря на решительные действия по захвату контроля над КВЖД, избегало перерастания конфликта в фазу военных действий, а из этого очевидно, что Китай не строил планов по аннексии восточной части советской территории.

Таким образом, вина за произошедший конфликт лежит на обеих сторонах: с одной стороны, сложная стратегия Чан Кайши, направленная на укрепление своего имиджа патриота и национального лидера, включала в себя нарушения норм международного права того времени, а с другой стороны, Советский Союз долгое время поддерживал китайских коммунистов, чьей целью было свержение правительства в Нанкине.

Конфликт оказал влияние не только на участвовавшие стороны, но и на сопредельные государства. Так, данный инцидент привел к росту националистических настроений в регионе, увеличению численности армий Тувинской и Монгольской республик, прекращению торговых отношений между Китаем и Монголией и закрытию китайско-монгольской границы. Данные последствия были частично преодолены лишь в 1931 г.

Кроме того, инцидент 1929 г. существенно повлиял на трехсторонние отношения СССР, Китая и Японии. Советское присутствие на КВЖД, во-первых, ущемляло суверенитет Китая, а во-вторых, противоречило проявившим себя в 1931 г. интересам Японской империи на северо-восточной территории Китая. Появились признаки неизбежного сокращения советского влияния в Маньчжурии, что привело в дальнейшем к потере КВЖД и оккупации региона Японией.

Источники и литература

- 1) Аблажей Н.Н. Конфликт 1929 г. на КВЖД и его последствия // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2006. № 1. С. 57–61.
- 2) Дацышен В.Г. Китайцы в России и советско-китайский конфликт 1929 года на КВЖД // Российская история. Красноярск, 2011. №. 5. С. 51–62.
- 3) Душенькин В.В. От солдата до маршала. М., 1966.
- 4) Жуков Е.М. Международные отношения на Дальнем Востоке (1870-1945 гг.). М., 1951.
- 5) Кротова М.В. Ситуация на КВЖД после советско-китайского конфликта 1929 г. // Вестник Ленинградского государственного ун-та им. А.С. Пушкина. 2014. № 3. С. 220–227.

- 6) Цзян Чжунчжэн (Чан Кайши). Советская Россия в Китае. Воспоминания и размышления в 70 лет. 2-е изд., испр. и доп. М., 2009.