Санкт-Петербургский государственный университет

*ГО ЧЖИХУ*

Выпускная квалификационная работа

Политика Китайского правительства в отношении КВЖД с Синьхайской

революции до 1917 г.

The Chinese government’s policy toward the Chinese Eastern Railway from the Xinhai Revolution to 1917.

Уровень образования: магистратура

Направление *46.04.01 «История»*

Основная образовательная программа

*ВМ.5861.2021 «История Российской цивилизации»*

Научный руководитель:

Доцент, кандидат исторических наук, Янченко Д. Г.

Рецензент: Научный сотрудник государственного Эрмитажа, кандидат исторических наук, Кибинь А.С.

Санкт-Петербург

2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 1](#_Toc135345181)

[ГЛАВА 1. РАЗВИТИЕ КВЖД И РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ 5](#_Toc135345182)

[1.1 Хронологические периоды открытия становления КВЖД 5](#_Toc135345183)

[1.2 Эволюция российско-китайских отношений в конце XIX-начале XX века 10](#_Toc135345184)

[ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КВЖД В ПЕРИОД КИТАЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (1911-1917) 20](#_Toc135345185)

[2.1 Политическая обстановка в Китае 1911-1917 гг. 21](#_Toc135345186)

[2.2. КВЖД в годы Синьхайской революции 32](#_Toc135345187)

[2.3. События Первой Мировой войны на КВЖД 37](#_Toc135345188)

[2.4 Предпосылки эскалации конфликта и его последствия вокруг проблемы КВЖД 42](#_Toc135345189)

[ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ ПОЛИТИКИ КИТАЯ В УПРАВЛЕНИИ КВЖД И ИХ ЗНАЧЕНИЕ 53](#_Toc135345190)

[3.1 Особенности управления КВЖД после Синьхайской революции 53](#_Toc135345191)

[3.2 Международное значение китайской политики в управлении КВЖД к 1917 г. 56](#_Toc135345192)

[3.3 Факторы, влияющие на политику Китая в отношение КВЖД 57](#_Toc135345193)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 62](#_Toc135345194)

[СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ 66](#_Toc135345195)

# ВВЕДЕНИЕ

Исследование политики Китайского правительства в отношении КВЖД в период с Синьхайской революции до 1917 года имеет большую актуальность для понимания истории развития железнодорожного транспорта в Китае и его влияния на экономику и политику страны. Этот период был ознаменован большими политическими, экономическими и социальными изменениями в Китае. Синьхайская революция привела к свержению империи и установлению республики, что сильно повлияло на развитие железнодорожной инфраструктуры в стране. Кроме того, в этот период были многочисленные иностранные компании, заинтересованные в строительстве железных дорог в Китае, что привело к созданию иностранных концессий и плохому управлению железнодорожной инфраструктурой в стране. Понимание политики Китайского правительства в отношении КВЖД в этот период может помочь в понимании причин и последствий таких изменений, а также помочь определить лучшие практики для будущего развития железнодорожного транспорта в Китае и в других странах. Данная тема в указанные хронологические рамки закрытая, эта тема малоизучена даже в Китае, тем не менее есть какие-то работы, именно по этой теме, по этой дорожному строительству.

Источники исследования: работы ученых и историков, которые занимались исследованием политики Китайского правительства в отношении КВЖД в данный период; статьи из исторических журналов и газет, которые могут предоставить дополнительную информацию о политических событиях и дебатах в Китае в отношении КВЖД; исторические исследования и монографии, посвященные политике Китая в этот период, написанные китайскими и зарубежными историками.

Целью исследования является анализ политики Китайского правительства по отношению к строительству и эксплуатации КВЖД на период от Синьхайской революции (1911 г.) до 1917 года.

Основные задачи исследования:

1. Изучить исторический контекст появления и развития КВЖД в Китае.
2. Охарактеризовать политическую ситуацию в Китае в период Синьхайской революции и в последующие годы.
3. сформулировать степень влияния событий Первой Мировой войны на статус КВЖД.
4. Рассмотреть меры, принимаемые Китайским правительством в отношении строительства и эксплуатации КВЖД.
5. Исследовать роль и влияние внешних факторов на политику Китайского правительства по отношению к КВЖД.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1911 по 1917 гг. Верхняя граница определяется временем начала Синьхайской революции в Китай, нижняя – датой революционных событий в России и приходом к власти большевиков, что кардинально изменило ситуацию вокруг КВЖД.

Объект исследования: политика Китайского правительства в отношении Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Предмет исследования: анализ изменений в политике Китайского правительства по отношению к КВЖД с момента ее строительства.

Теоретическая значимость исследования заключается в раскрытии истории развития КВЖД и роли Китайского правительства в ее формировании с момента Синьхайской революции до 1917 года. Это позволит лучше понять влияние политических и экономических факторов на формирование транспортной инфраструктуры региона и взаимоотношения между государствами.

Практическая значимость исследования заключается в том, что оно может быть использовано для понимания истории развития КВЖД и ее значения для современных экономических и политических отношений между Китаем, Россией и другими странами региона. Исследование может быть полезным для разработки стратегий развития транспортной инфраструктуры и международных отношений в регионе.

Методология исследования. Изучение политики Китайского правительства в отношении КВЖД с Синьхайской революции до 1917 года - задача, требующая комплексного подхода. В настоящем исследовании применялся исторический метод, включающий в себя изучение архивных документов, литературных источников и других материалов, связанных с темой работы.

При этом исследование исторических событий такого масштаба требует не только достоверности и точности собранных данных, но и правильного их анализа и обобщения. В связи с этим, помимо исторической методологии, были использованы методы анализа и обобщения данных, сравнительного анализа и экспертных оценок.

Вопросы китайской истории начала ХХ в. широко освещались в российской и зарубежной историографии.

Процессы, происходившие в Китае в указанный период времени достаточно полно изучены в работах А.В. Меликсетова, Л.С.Васильева, Г.В.Ефимова, О.Е.Непомнина, С.Л.Тихвинского, Ли Чжэнцзюня, Ли Хунся, Тун Хуа, Лю Гуана и др.

Различные аспекты истории КВЖД и ее роли в русско-китайских отношениях становились предметом изучения К.А.Белова, В.В.Левитского, В.А.Перминовой, Д.Г.Янченко, М.В.Ходяков, Е.О.Старовойтовой.

В целях достижения указанных задач исследования определена следующая структура работы: введение, три главы, заключение, список использованных источников и литературы.

# ГЛАВА 1. РАЗВИТИЕ КВЖД И РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

# 1.1 Хронологические периоды открытия становления КВЖД

Идея КВЖД тесно связана с Россией. К 1890 году европейская часть России имела железнодорожную сеть, протяженность которой составляла почти 30 000 километров, благодаря эффективной системе государственно-частного партнерства[[1]](#footnote-1).

Между тем, к востоку от Уральских гор, отделяющих Европу от Азии, не было ни одного километра железнодорожных путей, хотя император Александр III еще в 1886 году признал, что правительство все еще не сделало ничего, чтобы удовлетворить потребности этого богатого, но пограничного региона.

Идея железнодорожного проекта от Москвы до Тихого океана казалась на тот момент нереальной. Поскольку строительство 650-километровой железной дороги Санкт-Петербург – Москва, открывшейся в 1851 году, обошлось в 67 миллионов рублей, при годовом доходе правительства в 200 миллионов рублей, соединить Москву с Владивостоком стоило бы не менее 330 миллионов рублей[[2]](#footnote-2).

Между тем, после того как Крымская война (1853-56) истощила ресурсы России, существовал хронически дефицит средств. Другим фактором, который препятствовал строительству, было то, что Транссибирская магистраль должна была быть построена через почти безлюдную Сибирь, пересекая сотни больших и маленьких рек. Государственный аппарат докладывал Александру III, что строительство было невозможно[[3]](#footnote-3).

Однако спустя время ситуация изменилась, и произошли события, которые перевесили страх перед непомерными затратами. В июле 1890 года Санкт-Петербург был поражен тревожными известиями о том, что Китай начал строить железную дорогу к периферии российского Дальнего Востока[[4]](#footnote-4).

Только в середине XIX века Россия смогла заключить ряд соглашений с династией Цин, которые дали Российской империи землю, которая теперь включает Амурскую область, Приморский край, Сахалинскую область, Еврейскую автономную область и большой часть Хабаровского края.

В это время железная дорога заканчивалась на Урале. С этого момента по всей Сибири простиралась грунтовые дороги для конного извоза. До Владивостока можно было добраться с Байкала на кораблях по рекам Шилка и Амур. Зимой, когда Амур замерзал, или летом, когда он был осушен, регулярное общение прерывалось. Это путешествие занимало не менее 11 месяцев[[5]](#footnote-5).

Альтернативой был морской путь вокруг Индии, Китая, Кореи и Японии. Поездка занимала до шести месяцев, но любой потенциальный конфликт между Россией и Великобританией, Китаем или Японией немедленно отрезал бы Дальний Восток от европейской России.

На самом деле, российский Дальний Восток в то время был очень «островком», отрезанным от России. В этой связи геополитические факторы и желание обеспечить свою национальную безопасность в условиях обостряющейся борьбы на Дальнем Востоке, послужили еще одной причиной начала строительства.

Из-за изолированности своих азиатских территорий Санкт-Петербург в двойной тревогой воспринял известия лета 1890 года о планах Китая по строительству железной дороги к периферии российского Дальнего Востока.

Китай с помощью английских инженеров начал прокладывать свою железную дорогу из Пекина на север, в Маньчжурию и далее в город Хуньчунь, расположенный на стыке трех стран: Китая, России и Кореи, всего в 100 километрах от Владивостока. Для любого эксперта было очевидно, что строительство ведется в интересах достижения геостратегических и военно-политических целей Великобритании.

В то время в Китае проживало 400 миллионов человек, а в российских регионах, граничащих со страной, население составляло менее двух миллионов. В августе 1890 года министр иностранных дел Российской империи Николай Гирс заявил, что строительство Транссибирской магистрали имеет «первостепенное значение»[[6]](#footnote-6). «Летом 1890 года в Петербурге узнали о планах строительства китайской железной дороги к русскому Приморью. Китай, при содействии английских инженеров, начал прокладывать свою железную дорогу от Пекина на север, в Маньчжурию и далее до посёлка Хуньчунь, расположенного на стыке трёх границ: Китая, России и Кореи, всего в сотне вёрст от Владивостока. В августе 1890 года министр иностранных дел Российской империи Николай Гирс обратился к царю: «*Положение России относительно Китая побуждает министерство иностранных дел считать постройку Сибирской железной дороги вопросом первостепенной для России важности» ... с постройкой дороги Россия приобретёт главенствующее значение на Дальнем Востоке…*». Руководителя МИД поддержали военный министр и министр путей сообщения. И Александр III распорядился «*приступить скорее к постройке дороги*».[[7]](#footnote-7)

Геополитика победила финансовые соображения, и Александр III поручил Цасаревич Николаю лично контролировать строительство железной дороги во Владивостоке[[8]](#footnote-8).

Строительство Великого Сибирского пути, как тогда называли Транссибирскую магистраль, началось 31 мая 1891 года. Железная дорога и процесс ее строительства сыграли решающую роль в социально-экономическом развитии российского Дальнего Востока. Всего через 5 лет после начала строительства железной дороги грузооборот порта Владивосток увеличился более чем в 30 раз.

В то же время, начало строительства Транссиба остановило китайский проект, и предложенная китайская железная дорога из Пекина на север, которая так напугала Россию, была построена через несколько десятилетий после Транссиба[[9]](#footnote-9).

Значительное количество импортируемых товаров предназначалось для строительства железной дороги. С вводом в эксплуатацию железнодорожного пути от Тихого океана до Урала Владивосток стал морскими воротами для трансконтинентальной железной дороги.

Отсталость российской экономики, незавершенность аграрной реформы, слабые импульсы промышленного развития приводили к росту социально-экономических проблем, которых правительство решить было не в состоянии, не меняя всю политическую и экономическую систему.

В этой связи остро стоял вопрос с переизбытком освободившегося от крепостного права крестьянства, искавшего себе новые возможности, но не обладавшего земельными участками, на которых оно могло бы наилучшим образом применить свои навыки.

Строительство Транссибирской железной дороги требовало новых рабочих рук и освоения новых территорий, открывая возможность для правительства решить сразу две проблемы: избавиться от социального недовольства своим положением обезземеленных крестьян и заселить новые сибирские территории.

Связать воедино Дальний Восток с европейской частью России означало на практике подчеркнуть фактическое, а не номинальное единство империи. До этого труднодоступность Дальнего Востока приводила к фактической его автономии. Сложность в управлении была главной уязвимостью Российской империи.

Наконец, развитие Сибири, которую Россия завоевала столетия назад, стало еще одной актуальной задачей в свете начинавшегося строительства. Развитие промышленности и сельского хозяйства, освоение природных ресурсов должно было позволить отойти от первобытно-общинных методов добычи ценной пушнины и экспорта ее в европейскую часть империи, а также перестать рассматривать Сибирь как место ссылки или военной службы.

Таким образом, строительство КВЖД было непосредственно связано с Транссибирской железной дорого1й и было обусловлено несколькими причинами:

- необходимость расширения сформировавшейся железнодорожной сети в европейской части Российской империи далее на восток;

- решение внутриэкономических проблем развития за счет освоения новых территорий;

- решение проблемы обезземеленного крестьянства европейкой части за счет переселения на восток;

- экономическое освоение Сибири и Дальнего Востока;

- укрепление единства страны.

Строительство КВЖД рассматривалось Россией как угроза, поскольку строительство железной дороги в Китае заканчивалось на стыке границ Китая, Кореи и России всего в ста километрах от Владивостока.

# 1.2 Эволюция российско-китайских отношений в конце XIX-начале XX века

Во второй половине XIX века происходит активизация российско-китайского взаимодействия. К тому времени отношения уже насчитывали почти два столетия. Впервые договор между Россией и Китаем был заключен еще в XVII веке и касался установления общей границы, официально оформив межгосударственные отношения.

С этого времени развивались формальные отношения между странами. Однако для России в первую очередь было важно обеспечить безопасность своих периферийных сибирских и дальневосточных регионов, в то время как Китай рассматривал северную границу как стабильную и не несущую внешней угрозы.

Ситуация для России стала меняться к середине XIX века. Во-первых, ослабление Китая как державы стало очевидным. Цинская империя находилась в упадке и переживала хронический кризис. На этом фоне она столкнулась с могущественными европейскими державами, которые стремились открыть для себя закрытый китайский рынок и по возможности колонизировать его.

На этом фоне Россия все еще была могущественной империей, которая, несмотря на сложности в Европе, превосходила Китай по всем параметрам – военным, политическим, экономическим, научным.

Слабость Китае и его обнаружившееся полуколониальное положение, которые китайские источники характеризовали как «*сто лет унижения*» (1840-1949)[[10]](#footnote-10) (кит.百年屈辱), контрастировали с возможности великой европейской державы – Российской империи, для которой слабым местом было отсутствие инфраструктуры и крайне слабая связь ее европейской и сибирской частей, что сказывалось и на возможностях по охране границ.

Определяющим для российско-китайских отношений и наиболее крупным геополитическим вызовом для Пекина стали опиумные войны, в которых Китай вынужден был принять европейские условия сотрудничества, согласился открыть свой рынок и заключил серии неравноправных договоров. Первая опиумная война (кит. 鸦片战争) началась в 1840 году и полностью изменила процесс развития Китая и всего региона.

Для Китая основные проблемы начались с побережья Восточной Азии, и это оказалось полной неожиданностью для китайских геополитиков, которые рассматривали морские пространства как естественный барьер, закрывающий страну.

Море как надежный тыл и развитие сухопутной армии вели к пониманию сухопутных границ, частью которых была граница с Россией, вели к однобокой трактовке обеспечения безопасности. Осуществлять разворот все военной машины Китая на север представлялось традицией Китая еще со времен набегов маньчжурских кочевников.

В этой связи морское вторжение и агрессия Великобритании и других европейских стран стали полной неожиданностью, и только Первая опиумная война дала возможность Китаю переоценить ошибочные представления в области обеспечения национальной безопасности.

С 1840 года Китай начинает сталкиваться с растущим давлением по всему периметру морских границ и постепенно по периметру сухопутных границ, прежде всего на юге и западе своего обширного геополитического пространства[[11]](#footnote-11).

Китай традиционно позиционировал себя как центр системы межгосударственных отношений Восточной Азии, но к середине XIX века эта система перестала существовать.

Во время опиумных войн Европа открыла ворота в Китай и приступила к последовательной колонизации. В этих условиях для Китая безопасность на севере представлялась наиболее важной для гарантий обеспечения безопасности, поскольку Россия была единственной европейской державой, которая непосредственно граничила с Цинской империей.

Не успел завершиться период кризиса опиумных войн, как наступил новый кризис, связанный с вторжениями в приграничные районы Китая. В 1860-1870-е годы новый кризис затронул большинство пограничных районов, в частности, Тайвань и прилегающие острова, оккупация Бирмы как традиционной зоны китайского влияния, претензии на территории Китая, прилегающие к границам Британской Индии, а также Синьцзян и Тибет.

Вслед за этим европейские державы, а также Япония и США, приступили к открытой аннексии и навязыванию.

На этом фоне российско-китайские отношения претерпели период подъема от пограничного размежевания до практически союзных отношений, однако затем в этих отношениях верх взяли колониальные тенденции.

Во второй половине XIX века территории Российской империи расширялись на восток и на юг. Россия осваивала просторы Сибири и Дальнего Востока, осуществляла экспансию в Среднюю Азию, развивала инфраструктуру, которая резко усилила возможности приграничного сотрудничества и привело к непосредственному взаимодействию приграничных районов России и Китая. Это актуализировало проблему установления регулярных дипломатических отношений и, в первую очередь, определения границ.

В России сформировалось понимание необходимости решения данных вопросов после того, как вблизи российского Дальнего Востока появился флот европейских держав, а сама Российская империя столкнулась с противостоянием с ними в ходе Крымской войны.

Уже в 1853 году Россия поставила перед Цинской империей задачу урегулирования всех нерешенных вопросов, в первую очередь проблемы границы, имея в виду не только решение проблемы российско-китайской границы как таковой, но защищая свои владения от возможных посягательств со стороны ведущих против нее Крымскую войну Великобритании и Франции, которые угрожали ей в том числе со стороны Тихого океана.

Цинская империя уже была ослаблена поражениями в опиумных войнах и фактически разделена на сферы влияния. В этих условиях Китай имел слабые переговорные возможности, но нуждался в урегулировании с как можно меньшими потерями.

Россия смогла в ходе переговоров закрепить за собой некоторые спорные или неопределенные участки в Сибири и на Дальнем Востоке. В то же время, Россия не также стремилась оказывать чрезмерное давление, и для Китая было важным то, что она не использовала его уязвимое положение в собственных целях.

Переговоры завершились в 1858 году подписанием Айгунского договора, который в основном урегулировал проблему границ и фактически устранил любую возможность для приграничных конфликтов и тем более полномасштабной войны, к которой на Дальнем Востоке Россия все еще не была готова, но готовность к которой из-за усиления европейского влияния становилась актуальной задачей и вела к появлению масштабных инфраструктурных проектов с участием Китая.

Важнейшим положением Айгунского договора было закрытие доступа к Амуру для западноевропейских кораблей. Также, был создан российско-китайский кондоминиум в Уссурийском регионе, который создавал условия для перехода этого района к России[[12]](#footnote-12).

Российско-китайский договор, подписанный в г.Тяньцзине, «Об общих принципах взаимоотношений» регулировал необходимость определения принадлежности ряда территорий, что должно было происходить исходя подробных описаний и карт, представленных и одобренных правительствами, которые затем закреплялись бы как фактические документы о совместных границах.

В 1860 году был заключен Пекинский договор. Согласно этому соглашению, Российская империя получала право на территории Амурской области и Приморья, те земли, котоыре фактически никогда не осваивались китайцами или маньчжурами, не относились к Цинской империи, но чья принадлежность была неурегулированной. Этот договор окончательно определил основные очертания российско-китайской границы.

В 1864 году Россия и Китай подписали Чугучакский Протокол. В нем регулировались проблемы границ, включающие ранее не предусмотренные договорами горные хребты и реки от Западных Саян до Памира, с учетом завоеваний Россией Туркестана.

Поскольку Туркестан был исторически связан с Синьцзянем, Чугучакский Протокол определял принципы и регулирование торговых отношений между Западным и Восточным Туркестаном.

Успешное решение пограничных вопросов и общее усиление российского внимания к Сибири и Дальнему Востоку вылилось в необходимость развития инфраструктуры.

После того, как Россия смогла заключить ряд соглашений с династией Цин, которые дали Российской империи землю, которая теперь включала Амурскую область, Приморский край, Сахалинскую область, Еврейскую автономную область и большую часть Хабаровского края, в Санкт-Петербурге возник проект Транссибирской железной дороги.

В это время железная дорога заканчивалась на Урале. С этого момента по всей Сибири простиралась грунтовые дороги для конного извоза. До Владивостока можно было добраться с Байкала на кораблях по рекам Шилка и Амур. Зимой, когда Амур замерзал, или летом, когда он был осушен, регулярное общение прерывалось. Это путешествие занимало не менее 11 месяцев[[13]](#footnote-13).

Альтернативой был морской путь вокруг Индии, Китая, Кореи и Японии. Поездка занимала до шести месяцев, но любой потенциальный конфликт между Россией и Великобританией, Китаем или Японией немедленно отрезал бы Дальний Восток от европейской России.

На самом деле, российский Дальний Восток в то время был анклавным «островком», отрезанным от России. В этой связи геополитические факторы и желание обеспечить свою национальную безопасность в условиях обостряющейся борьбы на Дальнем Востоке, послужили еще одной причиной начала строительства.

Таким образом, в 1850-е годы взаимодействие Российской и Цинской империй резко активизировалось. Россия, обнаружив на Дальнем Востоке европейских конкурентов, приняла решение урегулировать спорные вопросы, прежде всего, вопросы границ, и наладить отношения со своим непосредственным соседом.

Важными шагами стали заключение Айгунского договора, Пекинского договора и Чугучакского Протокола, которые определяли границы двух держав.

Благодаря серии договоров основные проблемы пограничного урегулирования были решены, а Российская империя получила в свое распоряжение достаточно обширные области, которые в целом очертили основные контуры современной границы между двумя государствами.

Еще одной задачей Российской империи стало освоение территорий, требований развития инфраструктуры и наращивания сотрудничества с Китаем как через Сибирь и Дальний Восток, так и через Туркестан.

После того, как к власти в России пришел новый император Александр III, российско-китайские отношения резко активизировались. Сотрудничество стало носить комплексный характер, с учетом изменений в ситуации в Китае и на Дальнем Востоке.

В 1881 году Россия и Китай подписали соглашение «Об урегулировании пограничных вопросов», которое определило окончательный вариант границы в районе реки Черный Иртыш (современная китайско-казахстанская граница).

Согласно договору, Россия и Китай совместно определили принадлежность Китаю Кашгарской провинции, котоаря в настоящее время является частью Синьцзяня.

Данный вопрос был актуален в то время в свете завершения раздела Туркестана. В 1876-1877 годах в Кашгарском регионе шло восстание мусульманского населения, в ходе которого власть китайского императора была фактически низложена. Попытка цинских властей развить успех окончилась поражением. Маньчжуры и китайцы, "*были решительно разбиты инсургентами и лишились всей своей пехоты. Из 1500 человек чампанов (т.е. ссыльных - В.М.) и китайцев вернулось только 300 человек. Сибо и солоны спаслись бегством без больших потерь: Кульджа находится в осадном положении. Баяндай также осаждается, но еще не взят"[[14]](#footnote-14)*

Во главе восстания был Якуб-бек, полулегендарный выходец из захваченного Россией Кокандского ханства. Он провозгласил на контролируемых территориях создание нового мусульманского государства Йеттишаар.

Россия же, как и Китай, рассматривала этот шаг как угрозу своему влиянию, во-первых, потому, что Якуб-бек был выходцем из Ферганской долины, своеобразного центра Средней Азии, и мог оказывать влияние на территории бывшего Кокандского ханства, а во-вторых, сам факт существования независимого исламского государства был угрозой как России, так и Китаю.

Пекин обратился к Санкт-Петербургу за помощью, и Россия быстро ввела свои войска в Кашгарский регион, разгромила менее организованные и плохо вооруженные силы Якуб-бека, и установила свой контроль в Кашгаре, который удерживала в период с 1877 по 1881 годов.

Договор 1881 года передавал район Китаю, а российские войска выводились из него[[15]](#footnote-15).

Вслед за этим стали активно расширяться торговые отношения и развиваться сотрудничество в военной сфере.

Сторонниками укрепления российско-китайского взаимодействия во всем регионе и налаживания тесных связей были видные представители российского правительства, например, Сергей Витте, который занимал должности министра финансов России, а затем – премьер-министра. Им, в частности, было инициировано создание в 1895 году Российско-Китайского банка, финансировавшего проекты в Китае и способствовавшего развитию экономического сотрудничества между странами.

Созданием Российско-Китайского банка решались вопросы комплексного развития сотрудничества и резко усиливалось политическое влияние Российской империи в Восточной Азии.

Из-за изолированности своих азиатских территорий Санкт-Петербург в двойной тревогой воспринял известия лета 1890 года о планах Китая по строительству железной дороги к периферии российского Дальнего Востока.

Китай с помощью английских инженеров начал прокладывать свою железную дорогу из Пекина на север, в Маньчжурию и далее в город Хуньчунь, расположенный на стыке трех стран: Китая, России и Кореи, всего в 100 километрах от Владивостока. Для любого эксперта было очевидно, что строительство ведется в интересах достижения геостратегических и военно-политических целей Великобритании.

Геополитика победила финансовые соображения, и Александр III поручил кронпринцу Николаю лично контролировать строительство железной дороги во Владивостоке[[16]](#footnote-16).

Российская Транссибирская железная дорога, Транссибирская магистраль, стала самой длинной железнодорожной системой в России, простирающейся от Москвы на более чем 9 000 км на восток до Владивостока или на 9 441 км до портовой станции Находка. Он всегда имел большое значение в экономической, военной и имперской истории Российской империи[[17]](#footnote-17).

Естественно, строительство должно было включать несколько этапов. Можно отметить, что первые практические изыскания относятся еще к концу 1886 года, когда в повестку дня совещания Кабинета министров Российской империи был поставлен вопрос о строительстве железной дороги от Москвы до Владивостока. По итогам совещания была признана необходимость ее строительства и определены цели, которые должны быть достигнуты благодаря завершению е строительства. *«…В конце 1886 г. на совещании комитета министров Российской империи была признана необходимость строительства железнодорожной магистрали, соединяющей Европейскую Россию с портом Владивосток. В 1887 г. эту идею поддержал император Александр III. В том же году начались изыскательские работы для определения основных направлений железнодорожной линии и приблизительной стоимости постройки будущей магистрали. Для ведения изысканий были сформированы Среднесибирская, Забайкальская, Уссурийская экспедиции…»*.[[18]](#footnote-18).

С целью лучшего определения потребностей и более точной оценки стоимости железной дороги, включая необходимые ресурсы и точную карту направлений строительства, решением правительства были сформированы три экспедиции - Среднесибирская, Забайкальская, Уссурийская. Они должны были представить свои мнения по поводу каждого из указанных направлений для обобщения в Санкт-Петербург[[19]](#footnote-19). *«…В начале 1891 г. началось само строительство дороги, которое одновременно велось с двух направлений - с запада (от железнодорожной станции Челябинск) и с востока (от Владивостока). Официальным началом строительства магистрали считается 19 (31) мая 1891 г., когда на закладке участка пути под Владивостоком…присутствовал цесаревич Николай Александрович (будущий император Николай II)…».[[20]](#footnote-20)* Николаю II поручили лично контролировать на месте строительство, под Владивостоком, в местности под названием Куперовская падь, дал старт Транссибу.

Строительство велось как с Владивостока, под непосредственным наблюдением Николая Александровича, так и со стороны Челябинска, железнодорожной станции, которая служила своеобразной восточной границей железных дорог Российской империи[[21]](#footnote-21).

Задуманное Александром III, строительство железной дороги началось в 1891 году и продолжалось одновременно на нескольких участках - с запада (Москва) и с востока (Владивосток) и через промежуточные течения по Среднесибирской железной дороге, Забайкальской железной дороге, и других направлений.

Первоначально на востоке Россия получила разрешение Китая на строительство линии непосредственно через Северо-Восточный Китай (Маньчжурия) (Китайская восточная железная дорога (КВЖД)) от Забайкалья до Владивостока; эта трансманьчжурская линия была завершена в 1901 году[[22]](#footnote-22).

Таким образом, воцарение Александра III привело к резкой активизации российско-китайского сотрудничества, что выразилось в урегулировании оставшихся пограничных проблем, сотрудничестве в укреплении безопасности и стабильности в Восточном Туркестане, а также развитии экономического и инфраструктурного развития, где можно выделить создание Русско-Китайского банка и начало строительства железных дорог – КВЖД(Китайская восточная железная дорога. кит. 中东铁路 )и Транссиба.

Китай уже становился значительным торговым партнером России. На его долю приходилось 2,1 % российского экспорта и 6,1 % импорта[[23]](#footnote-23). В конце XIX в. Россия занимала одно из ключевых мест среди иностранных инвесторов в экономику Северо-Восточного Китая - 30,3 % иностранных инвестиций[[24]](#footnote-24).

Таким образом, конец-XIX-начало XX века характеризовались изменениями российско-китайских отношений. После создания Русско-Китайского банка в 1896 году было подписано соглашение «О Союзе и строительстве Китайско-Восточной железной дороги».

Оно предусматривало даже возможность военного союза в случае нападения Японии на Китай или Россию, или же вторжения на Корейский полуостров. Соглашение предусматривало, что в случае войны военные суда России смогут использовать любые порты Китая при необходимости.

Это стало основой для поддержки Россией идеи строительства КВЖД, которая должна была связать ее с китайскими морскими портами, переданными в аренду, Порт-Артуром и Дальним.

# ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КВЖД В ПЕРИОД КИТАЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (1911-1917)

# 2.1 Политическая обстановка в Китае 1911-1917 гг.

22 июля 1908 г. правительство Цин издало Принципы Конституции по образцу японской Конституции Мэйдзи(кит. 明治), которая предусматривала постепенное введение избирательной системы, начиная с местных выборов в 1908 г., после чего через два года должны были быть проведены выборы в провинциальные органы власти, законодательные органы, затем два года спустя, выборы в национальное собрание. В каждой провинции были созданы специальные бюро для подготовки собраний, непосредственно подчиненных губернатору провинции и состоящих из ученых и привилегированного населения. Они были призваны установить правила проведения выборов, график их проведения и уведомления. Первыми, кто провел выборы в провинциальное собрание, была провинция Цзянсу（кит. 江苏） в 1909 г., затем выборы прошли своевременно во всех провинциях, за исключением Синьцзяна[[25]](#footnote-25). Новая политика также привела к резкому изменению политики маньчжуров в отношении Монголии с относительно консервативно-защитной политики на агрессивно-колониальную.

На современном этапе считается, что «новая политика» стала существенным началом реорганизации Китая, которая была разрушена после смерти вдовствующей императрицы в 1908 г. непримиримой позицией консерватизма.

Однако, не всем реформаторским планам удалось претвориться в реальность по причине событий 14-15 ноября 1908 г. Менее чем за 48 часов политическая конъюнктура в Китае полностью изменила свой вид. Во-первых, умер помещённый под арест император Гуансюй (кит. 光绪). Во-вторых, умерла правившая Поднебесной почти полвека императрица Цыси (кит. 慈禧). В-третьих, в этой ситуации следующем правителем был назначен малолетний Пу И (кит. 溥仪), регентом при котором становился князь Чунь（кит. 淳）. Новый регент пользовался в широких кругах репутаций либерала, симпатизировали ему и правительства западных стран. Первым его указом в качестве князя-регента стало смещение со всех постов генерала Юань Шикая(кит. 袁世凯- китайский военный и государственный деятель,), предавшего Гуансюя[[26]](#footnote-26).

В течение следующих трёх лет регент предпринимал попытки провести преобразования в области политики и экономики. В первую очередь, велась работа по переходы к конституционной форме правления: в провинциях были созданы совещательные комитеты по подготовке конституции, объединившие в своём составе либеральную элиту страны, в Пекине начала свою работу Национальная ассамблея, которая явилась своего рода предпарламентом.

Однако, время, когда проблемы могли быть решены преобразованиями безвозвратно ушло. Китайская казна была пуста, новое правительство не обладало хоть сколь значимым авторитетам, реальная власть из центра перешла к провинциальной администрации и местным военачальникам.

Слабость власти, правительства и конституционалистов создала условия для развития радикальных движений. По всей стране активизировались традиционные китайские тайные общества, которым отводится значительная роль в народных восстаниях. Их лозунги отличались завидным разнообразием, однако все они требовали социальной справедливости и наказания коррумпированных членов государственного аппарата.

Вместе с тем радикализировался и класс образованной молодёжи, выходцем которой станет Сунь Ятсен (кит. 孙中山). Члены этого класса стремились к возрождению величия Поднебесной и, разочаровавшись, в законных методах, перешли к революционной борьбе.

Кризис в стране обусловил желание широкий масс лишить династию Цин власти, окончательному ее падению предшествовали несколько попыток революционного переворота, потерпевших поражения, но тем не менее только обостривших и без того не простое положение в стране.

В первое десятилетие ХХ в. известный военачальник Хуан Син (кит.黄兴 - китайский революционный лидер и политик, первый главнокомандующий Китайской Республики) организовал широкую пропагандистскую деятельность среди солдат и офицеров «новой армии», что сыграло не последнюю роль в развернувшимся революционных событиях.

10 октября 1911 г. выступили вооружённые силы, расположенные в городе Ухане, мгновенно они заручились поддержкой простых людей из числа жителей китайской провинции Хубэй (кит. 湖北), администрации, назначенная из центра, обратилась в бегство. Стоит понимать, что зачинатели этого мятежа не ставили перед собой цель захвата власти, они стремились изгнать маньчжуров[[27]](#footnote-27). После решения этого вопроса, они обратились за помощью в провинциальный Совещательный комитет по подготовке конституции, который объединял всех сторонников курса на реформы. Совместными усилиями было создано Xубейское революционное правительство, которое возглавил генерал Ли ЮаньХунь (кит. 黎元洪- Он был президентом Китайской Республики с 1916 по 1917 год). Вновь сформированный государственный орган выдвинул требования по отречению правящей династии, что положило начало процессу падения маньчжурского правления.

В течение двух месяцев после событий в Ухане местные представители центральной власти были изгнаны из большинства провинций Поднебесной, в некоторых это происходило мирным путём, в некоторых – путем подъема революционного восстания[[28]](#footnote-28).

Реальная власть цинского правительства сохранилась лишь в трёх провинциях, в том числе в столичной провинции Чжили(кит. 直隶). Правящая династия опиралась на Бэйянскую армию(кит. 北洋军), которая создавалась по иностранному образцу. Правительство задействовало ее силы в боях с Наньянской армией (кит. 南洋军), но первоначальные победы правительственных сил сменились мощным контрнаступлением революционеров – установилось военное равновесие.

В поисках выхода из кризисной ситуации маньчжурская династия обратилась к опальному генералу Юань Шикаю, который несмотря на ссылку по-прежнему обладал значительной долей уважения среди военных. Этот военный деятель выдвинул требование о предоставление ему ключевого поста премьер-министра, после вступления в которую, он начал вести политические игры и интриги, вместо того, чтобы оказывать реальную поддержу цинскому дому. Юань Шикай установил контакт с революционными лидерами, а затем и вовсе начал с ними переговоры о будущем Поднебесной.

Процесс падения маньчжурской династии обусловило возвращение Сунь Ятсена на родину. В конце декабря 1911 г. представители тех административных единиц Китая, где победила революция, встретились в Нанкине. На встрече они объявили о создании из своего числа Национального учредительного собрания, а Сунь Ятсен получил должность Временного президента. 1 января 1912 г. он принял президентскую присягу, обязавшись «*свергнуть маньчжурское самодержавное правительство, укрепить Китайскую Республику, заботиться о счастье и благоденствии народа, руководствоваться общественным мнением*»[[29]](#footnote-29).

В сложившемся положении Юань Шикай вел двойную политическую игру: он и стремился к введению в стране конституционно-монархической формы правления, но был согласен и на создание республики при условии, если он займёт пост президента. В итоге, заручившись гарантиями своего президентства, он сообщил вдовствующей императрице, матери последнего императора Пу И, что маньчжурская династия лишается поддержки военных сил.

12 февраля 1912 г. правящая императрица и регента Пу И Лун Юй (кит. 隆裕) выступила с заявлением от имени правителя Поднебесной об его отречении от престола. Несмотря на это, цинский двор получил значительные льготы: малолетний Пу И сохранял почетный титул император, дворцовый комплекс Запретного города и летний дворец Ихэюань (кит. 颐和园) с придворным штатом и охраной, ему предоставлялось ежегодное содержание в 4 млн серебряных лянов (или 4 млн юаней после денежной реформы)[[30]](#footnote-30).

Сунь Ятсен — имя, известное в Китае. «Он китайский революционер и политический деятель, основатель партии Гоминьдан. Один из основателей и первый Президент Китайской Республики (с 1 января по 1 апреля 1912 года), один из наиболее почитаемых в Китае политических деятелей»[[31]](#footnote-31).

В 1892 г., среди выпускников медицинского училища в британской колонии Гонконг стоял Сунь Ятсен, который в начале следующего столетия изменит ход всей китайской истории.

Сунь Ятсен родился в 1866 г. в китайской провинции Гуандун (кит. 广东) в бедной крестьянской семье, его старший брат эмигрировал на Гавайские острова, где Сунь и провёл значительную часть своего детства и отрочества. В 1883 г. он был отправлен домой в Китай, так как его брат начал беспокоиться, что Сунь Ятсен начинает принимать христианство[[32]](#footnote-32).

Вернувшись на родину, будущий революционер оказался поражён бедностью деревни и живущей в них людей. Этот эпизод оказал значительное влияние на его взгляды и, возможно, явился первым толчком к формированию его реформаторских, а затем и революционных идей.

За лучшей жизнью Сунь Ятсен устремился в Гонконг, британскую колонию, которая непосредственно граничила с провинцией Гуандун. В это же время Сунь, который все больше разочаровывался в консервативном правительстве Цин и его отказе перенимать знания у более технологически развитых западных стран, оставил свою медицинскую практику, чтобы посвятить свое время преобразованию Китая.

В то время Китай пребывал в глубоком кризисе, правительство было озабочено только сохранением собственного господства, крупные колониальные державы боролись за раздел Китая на сферы интересов, что ставило страну в зависимое положение, сохранялся комплекс социальных и экономических противоречий, которые требовали срочного решения. В связи с этим в Пекин со всей Поднебесной стекались петиции с предложениями о реформах и модернизации. Не обошла стороной эта тенденция и Сунь Ятсена, который написал петицию из 8 000 иероглифов, представляя свои идеи по преобразованиям в области сельского хозяйства, правовой и образовательной системе. Сунь направился в Тяньцзинь (кит. 天津- город Китая) для того, чтобы лично представить петицию, но ему было отказано в аудиенции, петиции не был дан ход. Эти события безвозвратно убедили Сунь Ятсена в необходимости революционного борьбы.

Существовавший кризис значительно обострилась с началом китайско-японской войны, где Китайская империя продемонстрировала свою отсталость в боях с Японией, которая встала на путь модернизации в 1861 г. после реставрации Мэйдзи. Китай потерпел сокрушительное поражение, а за ним последовало и подписание неравноправного мирного договора в апреле 1895 г., что усугубило и без того шаткое положение правящей династии Цин[[33]](#footnote-33). По всей стране начались антиправительственные выступления. Сунь Ятсен примкнул к тайной организации «Син Чжун Хуэй» (кит. 兴中会 - «Общество возрождения Китая»). В основе программы общества лежали следующие цели: освобождения Китая от власти захватчиков-варваров (династия Цин – маньчжурская, а не ханьская по своему происхождению), возрождение былого величия Китайской империи, создание нового правительства, которые бы отвечало вызовам времени.

Руководство общества, членом которого был Сунь Ятсен, находилось в Гонконге, где на страницах местных газет оно размещало призывы к подъёму революционного движения в Китае. Сунь Ятсен стоял во главе этого общества, он был избран его президентом, со временем он стал не только общественным деятелем, но по сути символом перехода от власти маньчжурской династии к управлению силами местных элит. Нередко Сунь Ятсена изображали как антипода премьеру Цинского правительства – Юань Шикаю, что демонстрирует степень доверию лидеру революционного движения[[34]](#footnote-34).

Подготовка к революционному перевороту закономерно ставила вопрос, какова будет власть в Китае после победы над правящей династией? Остановимся поподробнее на доктрине Сунь Ятсена о государственном устройстве. Это общественный деятель признавал необходимость свержения маньчжурской династии, за чем должно последовать установление республиканской формы правления.

1903 г. стал знаменательным переломным моментом в карьере Сунь Ятсена. Начиная с этого момента его последователи все чаще приходили из образованного класса, самой престижной и влиятельной группы в Китае. Для этого решительного изменения политический лидер во многом обязан двум факторам: постоянному упадку династии Цин и мощной пропаганде Лян Цичао, реформиста, который бежал в Японию в 1898 г., основал издание материалов на китайском языке и для китайского населения и обеспечил ее в мгновенный успех. Лян на самом деле не выступал против режима Цин, но его атаки на Цыси, вдовствующую императрицу, которая неэффективно управляла страной, подорвали режим и сделали революцию единственным логическим выбором. Как следствие, акции, организуемые Сунь Ятсеном и его последователями, постоянно росли среди китайских студентов за рубежом. В 1904 г. ему удалось создать несколько революционных ячеек в Европе, а в 1905 г. он стал главой революционной коалиции, Объединённого Союза «Тунмэнхуэй» (кит. 同盟会). В течение следующих трех лет общество эффективно пропагандировало через свой рупор «Минбао» (кит. 明报 – народный журнал).

Рост влияния лидера китайском революции увеличил и многие его трудности. Объединённый Союз был очень слабо организована, и он не мог контролировать отдельных его членов. Что еще хуже, все восстания Сунь Ятсена и других организованных организаций закончились неудачей. Члены впали в отчаяние, а внешние финансовые взносы сократились. Кроме того, в результате давления со стороны Цин, иностранные правительства все больше избегали этого общественного и политического деятеля. В 1907 г. японское правительство предоставило организации некую денежную сумму и попросило покинуть страну. Год спустя французский Индокитай, где Сун владел некоторой недвижимостью, признал его полностью вне закона. Гонконг и некоторые другие территории были также вне его досягаемости.

В этих обстоятельствах Сунь провел год в 1909–10 гг., путешествуя по Европе и США. Вернувшись в Азию в июне 1910 г., он снова отправился на Запад в декабре после встречи с другими революционерами, на которой они решили приложить огромные усилия, чтобы захватить Гуанчжоу. На этот раз революционеру удалось собрать больше денег в Канаде и Соединенных Штатах, но восстание 27 апреля в Гуанчжоу (известное как Революция 29 марта из-за даты в китайском календаре) прошло не лучше, чем предыдущие заговоры. Возможность революционного успеха казалась более отдаленной, чем когда-либо.

Но помощь революционному движению оказала сама правящая династия Цин. Как мы уже говорили, в течение нескольких лет правительство проводило ряд реформ, в результате которых реорганизовали армию, ввели школьную систему, отменили экзамены на государственную службу, основанные на традиционной китайской стипендии, реконструировали многие правительственные органы и созвали провинциальные органы власти и национальные собрания. Образованный класс, тем не менее, остался недоволен темпами перемен, и режим быстро терял контроль над ситуацией.

В 1911 г. династия Цин приняла решение национализировать все железнодорожные магистрали, вызвав тем самым гнев местных групповых интересов. Вооруженное восстание вспыхнуло в провинции Сычуань, и суд подверг себя дальнейшим атакам, не подавив его. В октябре того же года местная революционная группировка в Ухане, одна из многих в Китае к этому времени, начала новое восстание, которому, несмотря на отсутствие координации, неожиданно удалось свергнуть правительство провинции. Его успех вдохновил другие провинциальные революционные ячейки.

Сун Ятсен узнал о революции в Ухане из газет, когда он был в Денвере, штат Колорадо. Он вернулся в Шанхай в декабре. Как мы уже отмечали, в 1911 г. началась Синьхайская революция, воде событий который Сунь Ятсен занял пост президента. Он приступил к формированию собственного кабинета, куда в основном вошли главы тайных обществ, так члены Объединенного союза получили посты министров образования, иностранных дел и.т.д. Ситуация изменилась после отречения от престола малолетнего императора Пу И, реальная власть перешла в руки генерала Юань Шикая, а Сунь Ятсен сложил с себя полномочия.

После этого Сунь Ятсен направился в Пекин, где возглавил проект железнодорожного строительства. За время пребывания в этой должности он успел побывать в Японии, и поучаствовать в создании компании «Китайская промышленная компания». В 1912 г. учреждается партия Гоминьдан (кит. 国民党).

Все изменилось с очередным политическим кризисом в апреле 1913 г., Сунь Ятсен начал призывы к выступлению против Юань Шикая, а затем и вовсе вернулся в Кантон, чтобы оттуда вести борьбу со своим противником[[35]](#footnote-35). Сотрудничество между Сунь Ятсеном и Юань Шикаем могла бы продолжаться, если бы Сун Цзяорен (кит .宋教仁- Он был главным лидером Гоминьдана,), который преобразовал Общество Альянса в Националистическую партию и выполнял функции ее главы, был убит в марте 1913 г., как сообщается, по инициативе Юаня[[36]](#footnote-36). Это ускорило вторую революцию, в которой Сунь Ятсен выступило против действующего президента Китая. Когда кампания провалилась, Сунь снова сбежал в Японию. Находясь там, он неизменно искал помощи у Японии, обещая обширные уступки в Китае, и он также оттолкнул многих революционеров, потребовав от них клятвы личной верности ему. Кроме того, Сунь Ятсен также подвергся критике за то, что женился на своей секретарше Сун Цинлин(кит. 宋庆龄) в октябре 1915 г., не разводясь со своей первой женой.

Сочетание внутренней оппозиции и внешнего давления обеспечило победы над режимом Юань Шикая в 1916 г. В следующем году Сунь отправился из Шанхая в Гуандун, чтобы начать движение против премьер-министра Туань Цидзи (кит. 段祺瑞). Избранный генералиссимусом сепаратистского режима в июле, Сун должен был уйти в отставку и уехать в Шанхай к середине 1918 г., когда он потерял поддержку Лу Жунтин(кит. 陆荣廷), военного правителя Гуандуна.

Ранее Лу согласился на то, что Сунь получит контроль над 20 батальонами вооруженных охранников, если силы останутся за пределами Гуандуна. Приняв это условие, Сун назначил Чэнь Цзюнмина (кит. 陈炯明) командиром и отправил своих людей в Фуцзянь (кит. 福建- провинция Китая). Убедив Чена сразиться с Лу, Сун нашел свой путь обратно в офис еще на 16 месяцев, после чего Чэнь обернулся против него, и Сунь снова отправился в Шанхай. Из этого святилища он добивался от войск Гуанси и Юньнани, и с их помощью он снова вернулся в Гуанчжоу. В феврале 1923 г. он стал генералиссимусом нового режима.

Постепенно складывается ситуация противостояние между Севером и Югом страны. На юге постепенно формируется военный режим с демократическим декорумом в виде чрезвычайной сессии членов бывшего парламента. В Китае начинается период, получивший название эпохи милитаристов, она сыграла значительную роль в трансформации взглядов Сунь Ятсена, который постепенно пришёл к выводу, что «власть исходит из ствола винтовки»[[37]](#footnote-37). В 1921 г. подконтрольный Сунь Ятсену Гоминьдан приступят к созданию Национально-революционной армии, за которой должна была последовать подготовка военной кампании в целях объединения севера и юга страны. Эти события обусловили изменение во втором из трёх принципов Сунь Ятсена, в принципе «народовластие».

Политическая действительность определила уверенность политического лидера в том, что китайский народ не готов принять власть, ввиду отсутствия у него демократических традиций и долгой историей авторитаризма в стране. По мнению, Сунь Ятсена народу необходима была политическая опека и воспитание, опекуном он видел правящую партию; которая обладала все средствами для обеспечения роста благосостояния народа, и как следствие могла привести страну к демократическому конституционному правлению.

Тем временем в политической деятельности Сунь Ятсена появился новый фактор. Не добившись помощи от Запада и Японии, он все больше обращал внимание на советское правительство, которое пришло к власти в России в 1917 г. Советский дипломат Адольф Иоффе посетил Суня в Шанхае как в 1922 г., так и в 1923 г. В последнем случае двое издали Манифест Сунь-Иоффе, в котором говорилось, что коммунистическая система не подходит Китаю, что Россия намерена отказаться от своих привилегий и что Россия не намерена распространять свое влияние на Внешнюю Монголию. По советским советам Коммунистическая партия Китая решила сотрудничать с националистами.

## 2.2. КВЖД в годы Синьхайской революции

КВЖД входила в состав Транссибирской магистрали. В 1830-е годы в связи с глубоким развитием капитализма Россия остро нуждалась в открытии для себя новых рынков сбыта и приобретении большего количества сырья, в связи с чем и была выдвинута идея строительства крупной железной дороги по всему восточному региону. В 1891 г. началось строительство двух концов ж/д линии, во Владивостоке и Челябинске.

14 января 1903 г. началась опытная эксплуатация Южной ветки КВЖД. Железнодорожные пути были официально введены в эксплуатацию 13 июля 1903 г. В 1904 г. вся линия Транссибирской магистрали была открыта для движения, но работы в хвостовой части продолжались до 1916 г. с этого момента расстояние между Москвой и Владивостоком можно было преодолеть всего за семь дней[[38]](#footnote-38).

КВЖД пережила династию Цин, Китайскую Республику, русское и японское господство, марионеточную Маньчжурию, гражданскую войну Гоминьдан-КПК и создание Китайской Народной Республики. Геополитические воздействия на КВЖД были в основном с двух сторон. Во-первых, были усилены боевые качества строительства КВЖД на начальном этапе, во-вторых, время от времени проводилась корректировка железной дороги, включая изменение маршрута, увеличение или уменьшение строительных работ.

В дальнейшем КВЖД сыграла стратегическую роль в русско-японской войне, поскольку была основным маршрутом транспортировки российских войск и предметов снабжения. Однако Россия потерпела унизительное поражение, что ослабило ее позиции в регионе и создало вакуум власти, позволивший другим странам оказывать большее влияние в Китае. Напомним, что портсмутский мирный договор, подписанный президентом США Теодором Рузвельтом 5 сентября 1905 года, ознаменовал окончание русско-японской войны. По условиям договора Россия была вынуждена признать доминирующее положение Японии в Корее и уступить Японии свои права аренды в Порт-Артуре и на Ляодунском полуострове. Кроме того, от России требовалось передать Японии южную ветку Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) вместе со всеми правами и привилегиями, связанными с железной дорогой. Эта передача стала значительной победой Японии, которая долгое время стремилась утвердить свое существование над железной дорогой и регионом[[39]](#footnote-39).

Русско-японская война прервала развитие процесса объединения южной ветки и магистрали КВЖД. Доминировавшая в разных культурах Южно-Маньчжурская железная дорога, преобразованная и построенная под контролем Японии, сильно отличалась от КВЖД, построенной Российской империей. Кроме того, Портсмутский договор установил также политику открытых дверей, позволив КВЖД открыться для западных стран. Вскоре после подписания договора товары и средства из Европы, Америки и Азии устремились в Харбин, что сделало город важным торговым и культурным узлом в Северо-Восточной Азии. К 1917 г. оформились и многие города вдоль железной дороги. Более того, Харбин стал ведущим современным городом в Северо-Восточной Азии, известным как «Маленький Париж в Китае». В Харбине работали более 20 консульств (Франция, Великобритания, Германия, США, Италия, Португалия, Польша, Япония, Чехия и др.), проживало более чем 150 000 постоянных иностранных жителей. В целом большинство железнодорожных предприятий в районе КВЖД имели мало отношения к коренным жителям Китая (в основном маньчжурам и монголам), социальная культура и основная часть населения были вытеснены иностранцами и полностью вестернизированы.

С другой стороны, коренные жители быстро абсорбировали чужую культуру. Китайские купцы и рабочие из других регионов были привлечены в Северо-Восточный Китай экономическими выгодами, которые давала работа железной дороги. Китайцы вскоре восприняли чужую культуру, начали управлять промышленностью, открыли магазины и т. д. Это свидетельствовало о том, что новое китайское общество развивалось в направлении модернизации[[40]](#footnote-40).

К 1909 г. в российских правящих кругах утвердилось мнение о необходимости обеспечения собственного контроля над КВЖД для решения задачи по доминированию в Маньчжурии. Для этого было необходимо решить вопрос о введение гражданского управления на территории железной дороги, в рамках чего были организованы переговоры с китайской стороной и по их результатам подписано соглашение о порядке управления в почтениях в зоне КВЖД. Соглашение вводило местное самоуправление и уравнивало в правах китайских и иностранных жителей[[41]](#footnote-41).

В целом, русско-китайские отношения по вопросам КВЖД оставались сложными как при династии Цин, так и при провозглашении Китайской Республики. Сложными оставались отношения с Китаем. В подтверждение этого тезиса служит тот факт, что с 1900 г. оставалась вакантной должность Председателя правления Общества КВЖД, которым по контракту 1896 г. мог быть только представитель Китая.

В 1911 г. разгорелась Синьхайская революция, которая окончилась приходом к власти Юань Шикая в 1913 г.

Русские дипломатические круги предполагали, что революционере события стану фактором снижения внимания китайского правительства к вопросу русского влияния в северных районах страны. Царское правительство высказывалось в пользу наращивания связей с властями в центральных и южных районах Китая в попытке сыграть на противоречии различных властных кругов Поднебесной и обеспечить себе возможность свободной реализации своих стратегических интересов. С приходом к власти Юань Шикая Россия вслед за другими мировыми держании начала устанавливать связи с новой администрацией.

После падения династии Цин в состав Китайский республики вошли территории непосредственно Китая, Маньчжурии, Монголии, Тибета и Синьцзяна. Китайское правительство приступило к решению задачи колонизации и китаизации указанных территорий, в том числе т земель маньчжурских и монгольских княжеств, что противоречило интересам Российской империи.

Для укрепления власти Китай проводит политическую реорганизацию во Внутренней Монголии и Маньчжурии. В январе 1913 г. решением китайского правительства должность «даотай» (кит. 道台.чиновник провинциального уровня) была заменена должностью главы округа даоинь, в его юрисдикцию попадали шесть округов Биньцзян, Шуанчэн, Учан, Биньсянь, Ачэн и Тунбинь (ныне Яньшоу) (позже были добавлены 2 округа Чжухэ и Вэйхэ). Правительство Китайской Республики установило, что: глава округа возглавлял исполнительную власть на местах, а также был специальным уполномоченным по иностранным делам на территории юрисдикции; он имел право мобилизовать гарнизоны на подчинённый ему территории или близлежащие гарнизоны и боевые корабли; для решения чрезвычайных ситуаций или особо важных вопросов глава округа имел право напрямую обращаться к президенту за инструкциями[[42]](#footnote-42).

В целом, к 1911 г. основу рабочей силы в Приамурском крае составляли китайцами, ими же были заняты и наиболее пригодные для сельского хозяйства земли[[43]](#footnote-43).

В 1913 г. ситуация вокруг КВЖД вновь обострилась, это было спровоцировано монгольским вопросом, поскольку Халха[[44]](#footnote-44)(Историческая область Монголии). бывшая часть Цинской империи, зачали о своей независимости. Это привело к энергичной военное подготовке со стороны китайских властей.

24 апреля 1914 г. Управляющий КВЖД генерал-лейтенант Хорват, отправил записку на имя главы округа Цзилинь о намерении разместить русские войска в зоне КВЖД для защиты железной дороги. Китайские власти дали своё согласие, и русская армия разместила гарнизоны в Фуцзине, Лаха-Сусу (ныне уезд Линьцзян провинции Хэйлунцзян) и других портах по реке.[[45]](#footnote-45)

28 июня 1914 г. эрцгерцог Франц Фердинанд, наследный принц Австро-Венгерской империи, был убит во время посещения Сараево, столицы Боснии. 28 июля Австро-Венгрия объявила войну Сербии, и началась Первая мировая война.

Подводя итог, в предверии Первой Мировой войны КВЖД оставалась основным столпом для русского продвижения на Дальний Восток, что зачастую негативно воспринималось революционными китайскими властями. При этом для поддержания дружественных отношений с Китаем российские власти не пошли на прямое присоединение Маньчжурии к территории империи.

## 2.3. События Первой Мировой войны на КВЖД

Первая мировая война стала глобальной войной, итоги которой в большей степени затронули вопросы внутренней политики и социального устройства государств-участников непосредственных боевых действий. Несмотря на то, что Китай почти не участвовал в конфликте в военном и дипломатическом плане, тем не менее, Первая мировая война представляет собой важный поворотный момент для страны. Прямые и косвенные последствия войны коренным образом изменили как положение Китая в международной политике, так и его внутриполитическое и социально-экономическое положение.

Сразу после начала войны китайское правительство сделало заявление от 6 августа 1914 г., провозгласив нейтралитет Китая и запретив воюющим государствам проводить военные действия на территории Китая. Первоначально преобладало мнение, что Первая мировая война была по сути конфликтом между империалистами из-за колоний и мирового господства. Поэтому ожидалось, что Китай останется нейтральным как частично колонизированная страна.

Вклад Китая в войну в Европе заключался в отправке рабочих в Западную Европу и Россию. Это факт стал событием, не имеющим аналогов в истории Китая, поскольку династия Цин долгое время пыталась удержать китайцев от выезда за границу. Только в середине XIX в. правительство начало менять свою миграционную политику. *«Однако в ряде случаев такое положение вещей позволяло даотай (главе местной китайской администрации) препятствовать въезду в Россию китайских рабочих. Делалось это с целью корректировки контрактов и недопущения привлечения китайцев к оборонным работам. В конечном счете российское правительство разрешило китайцам пересечение границы без паспортов, по свидетельствам, выдававшимся «местными российскими консульствами». Правда, это решение было принято с запозданием и опубликовано лишь в начале 1917 г.* *»[[46]](#footnote-46).* За первую половину 1916 г. (январь–август) через Харбин было вывезено в Россию 40 928 китайцев — почти в шесть раз больше, чем за весь 1915 г.: 15 898 чел. — для нужд Полевого строительного управления; 7754 — для Мурманской железной дороги; 1821 — для Северной железной дороги; 15 455 — для прочих учреждений (железных дорог и заводов)[[47]](#footnote-47)

Уже с лета 1916 г. велись переговоры с Францией и Англией о размещении китайских рабочих. Китайские чиновники надеялись, что рабочие в Западной Европе приобретут ценные технические навыки. Прежде всего, прогрессивная социальная и интеллектуальная элита Китая принимала непосредственное участие в отправке китайских рабочих в Европу. Ее представители питали надежду, что рабочие не только повысят свои знания и навыки, живя на Западе, но и расширят свой кругозор и сознание. Как следствие, они смогут внести свой вклад в реформу китайского общества и, таким образом, в формирование новой национальной идентичности. В целом Великобритания наняла около 100 000 рабочих, Франция - 35 000, а Россия - 50 000[[48]](#footnote-48). Важную роль в организации этого процесса сыграла КВЖД.

Примечательно, что по данным российской разведки, германские власти требовали от Китая захвата КВЖД в случае начала войны с Россией, обещая полную поддержку китайской стороне. Некоторые пекинские военачальники выступали с серьёзной поддержкой этой инициативы. Китайским банкирским формированиям даже удалось пересечь границу, но справедливо опасаясь развязывания военного конфликта, президент Китая Юань Шикай приказал вооруженным силам республики принять меры по роспуску незаконных вооруженных формирований в зоне русско-китайской границы и ликвидации банд[[49]](#footnote-49).

Так или иначе, Китаю не удалось воспользоваться событиями в Европе, чтобы ослабить степень империалистической зависимости. Этот тезис в некоторой степени справедлив и в отношении русского присутствия в Маньчжурии, которую после революционных событий в Китае воспринимали ни как землю маньчжуров, а просто как северо-восточные территории под общим названием Дунбэй[[50]](#footnote-50). К 1916 г. Население Харбина составляли 68,5 тыс.человек, из них ок.35 тыс. – русские, кроме того, русские военные были расквартированы по всей линии КВЖД и отсюда направлялись на фронт. Китайские властители обладали достаточными рычагами до вытеснения русских с их позиций в Маньчжурии. Также, свою смело и соглашение между Россией и Японией о сохранение статуса-КВЖД в регионе. Китайская восточная железная дорога была задействована в военных действиях как маршрут доставки военных грузов из Японии или США непосредственно к фронтам.

В таком контексте любые усилия китайских властей по вытеснению русских из Маньчжурии были бы восприняты как противодействия державам Согласия, котором в конечно. Итоге удалось склонить Пекин на свою сторону, поседений вступил в войну против Германии в 1917 г.

В году Первой мировой война КВЖД была использована на полную мощь, работа на ней велась в военном режиме, предавая этому железнодорожному объектов статус стратегического. Примечательно, что до 1915 г. железная дорога оставалась убыточной в коммерческом отношении[[51]](#footnote-51).

Любопытен и тот факт, что генерал-лейтенант Хорват, стоявший во главе КВЖД, легко гвоздил общий язык с местным населением, о чем свидетельствует открытие китайскими властями в 1915 г. в Харбине, в сквере у Железнодорожного собрания на Большом проспекте обелиска в честь главы КВЖД со словами высокой степени уважения[[52]](#footnote-52).

Именно Хорват в 1917 г. после начала революционных событий примет решения спасать вверенную ему территорию от установления советской власти и передаст КВЖД под охрану китайским вооруженным силам.

Октябрьская революция и последовавшая за ней Гражданская война принесла за собой большие изменения В целом, расстановка сил на Дальнем Востоке достаточно поменялась с приходом к власти в России большевиком и оформления коммунистической государственности. Внешняя политика РСФСР, а затем и СССР строилась на принципах равноправия и взаимного уважения суверенитета, что в полной мере применялось и в отношении соседнего Китая. Первые переговоры нового большевистского правительства с китайской стороной прошли уже в ноябре-декабре 1917 г.,  русскую делегацию возглавлял нарком иностранных дел Л.Д.Троцкий, от китайской присутствовал посланник в Петрограде Лю Цзинжэн, встреча проводилась с целью установления стабильных отношений между Россией и Китаем. В это же время русская сторона направила в Пекин Декрет о мире, где содержалось предложение пересмотра ряда ранних подписанных неравноправных договоров, в рамках которого Россия планировала вернуть китайскому народу все приобретенное империалистической политикой царского правительства.

Стоит понимать, что Китай переживал период раздробленности, Россия же при этом считала пекинское правительство общенациональным и открыто заявляло об отказе от сфер своего влияния в Китае. В конце 1917 г. Советом народных комиссаров была образована межведомственная комиссия во главе наркомом финансов В.Р.Менжинским, в результате работы которой был подготовлен новый проект русско-китайского договора, предполагавшего отмену Пекинского протокола от 1901 г. и всех русско-японских соглашений 1907-1916 гг. Кроме того, русская сторона предлагала подписать и новое соглашение, регулирующее вопросы КВЖД, которое бы заменило контракт 1896 г. Этот документ должен был оформить совместные владение, управление и охрану железной дороги и закрепить переход полномочий Русско-Азиатского банка к Народному банку РСФСР. В Харбине предлагалось ввести власть Советов, которые бы формировались как из числа русских, так и китайцев.

Первым камнем преткновения в отношения Китая и большевистской России стал политический кризис в Маньчжурии, когда последняя попыталась распространить советскуювласть в Харбине и полосе отчуждения КВЖД. «*Что касается экономической стороны вопроса, то с 1917 г. грузооборот КВЖД резко сократился, так, в 1918 г. было перевезено всего 11 925 тыс. тонн грузов против 2 021 400 тыс. тонн в 1917 г.4 Под предлогом борьбы против коммунистического влияния 27 декабря 1917 г. пекинское правительство запретило вывоз в Россию про- довольствия, включая основной экспортный товар – чай. 11 января 1918 г. была за- крыта китайская граница и прекращена перевозка грузов. Экономическим связям был нанесен серьезный удар*»*.[[53]](#footnote-53)*

В конце 1917 г. власть в зоне КВЖД была фактически сосредоточена в руках генерала Д.Л.Хорвата, который занимал пост председателя правления КВЖД с 1902 г. С февраля 1917 г. однако стали появляться новые властные структуры, претендовавшие на главенство в зоне КВЖД, Д.Л.Хорват стремился всячески сохранить свое влияние, опираясь при этом на вооруженные силы и собственный авторитет в регионе. Китайское правительство в свою очередь расценивало политический кризис в России как возможность установить на КВЖД свой контроль. В связи с такой обстановкой Совнаркомом СССР был предпринят ряд шагов. Во-первых, в одностороннем порядке были изменены условия контракта 1896 г., в частности, был национализирован Русско-Азиатский банк, функции которого принимал на себя Народный банк. Во-вторых, имущество председателя банка А.В.Путилова было передано в государственную собственность, правление общества КВЖД распущено. Номинально над КВЖД устанавливалось ведение Народного комиссариата путей сообщения.

Политические и международные события не могли ни оказать влияния на экономическую сторону вопроса, одним их главных последствий описанного выше кризиса стало резкое сокращение грузооборота КВЖД, если в 1917 г. он составил 2 021 400 тыс. тонн, то в 1918 – только 11 925 тыс. тонн[[54]](#footnote-54). В декабре 1917 г. правительством в Пекине под предлогом борьбы с распространением коммунизма был запрещен экспорт в Россию продуктов питания, в первую очередь чая, который составлял основу всего китайского экспорта. В январе 1918 г. китайская граница с Россией и вовсе была закрыта, а перевозка грузов прекращена, что закономерно крайне негативно сказалось на состояние двусторонних торгов-экономических связей.

# 2.4 Предпосылки эскалации конфликта и его последствия вокруг проблемы КВЖД

Исторический контекст, приведший к эскалации конфликта вокруг Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), включает в себя сложную сеть геополитической напряженности и противоречивых интересов. КВЖД была первоначально построена Россией в конце XIX века, чтобы соединить ее восточные территории с Тихим океаном. Однако вскоре железная дорога стала предметом спора между Россией, Китаем, Японией и другими имперскими державами, поскольку она имела стратегическое значение с точки зрения торговли и военного положения[[55]](#footnote-55).

Боксерское восстание 1900 года, в ходе которого китайские повстанцы восстали против иностранного империализма, еще больше обострило отношения между Китаем и другими имперскими державами. Последующий протокол Боксера, который наложил суровые санкции на Китай, привел к росту негодования по отношению к иностранным державам и разжег националистические настроения. Русско-японская война 1904-1905 годов, разгоревшаяся из-за территориальных споров в Восточной Азии, еще больше усилила напряженность и ослабила влияние России в регионе[[56]](#footnote-56).

Передача контроля над южной веткой КВЖД Японии в результате Портсмутского мирного договора 1905 года еще больше осложнила ситуацию, поскольку это дало Японии значительный контроль над железной дорогой и увеличило ее присутствие в Китае. Последующее соглашение о Китайской восточной железной дороге от 1917 года, которое передало контроль над КВЖД Китаю, было призвано разрешить некоторые из этих трений, но в конечном счете оказалось неэффективным в предотвращении дальнейшего конфликта[[57]](#footnote-57).

Последствия Боксерского восстания и русско-японской войны имели значительные последствия для отношений Китая и России и их соперничества за влияние в регионе, что в конечном итоге привело к эскалации конфликта вокруг КВЖД.

Боксерское восстание, которое происходило с 1899 по 1901 год, было жестоким анти-иностранным и антихристианским восстанием в Китае, которое привело к вмешательству многонациональных сил восьми держав, включая Россию. Участие России в интервенции и ее последующие требования о территориальных уступках в Китае, включая аренду Порт-Артура и Ляодунского полуострова, подпитали антироссийские настроения среди китайцев[[58]](#footnote-58).

Русско-японская война 1904-1905 годов, в результате которой Россия потерпела поражение от Японии, еще больше подорвала престиж России в регионе и ослабила ее влияние в Китае. Япония превратилась в крупную державу и получила контроль над Порт-Артуром и Ляодунским полуостровом, которые ранее находились под контролем России[[59]](#footnote-59).

Эти события создали напряженность в отношениях между Китаем и Россией, поскольку Китай возмущался территориальными амбициями России и вмешательством в ее дела. Россия, с другой стороны, рассматривала Китай как источник сырья и рынок сбыта своих товаров и стремилась сохранить свое влияние и контроль над регионом[[60]](#footnote-60).

Конкуренция между Китаем и Россией за влияние в регионе усилилась: Россия стремилась расширить свой контроль над КВЖД, а Китай стремился восстановить суверенитет над железной дорогой. В конечном счете это привело к эскалации конфликта вокруг КВЖД и вмешательству других иностранных держав, включая Японию и Соединенные Штаты.

Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) началось в 1896 году, во времена династии Цин. Железная дорога должна была соединить российский город Владивосток с китайским городом Харбин, расположенным на северо-востоке Китая. Первоначальное соглашение между Китаем и Россией предусматривало совместное владение железной дорогой и ее эксплуатацию, при этом обе стороны имели равное право голоса в ее управлении. Однако Россия постепенно получила контроль над железной дорогой, и к 1903 году получила исключительное управление и собственность на южную ветку КВЖД[[61]](#footnote-61).

Захвату Россией КВЖД способствовал ряд событий, включая Боксерское восстание 1900 года и русско-японскую войну 1904-1905 годов. Во время Боксерского восстания группа китайских повстанцев, известных как боксеры, подняла восстание против иностранных держав в Китае, включая Россию. Боксеры атаковали российские интересы в Китае, включая КВЖД, и Россия ответила военным вмешательством, которое позволило ей усилить свой контроль над железной дорогой[[62]](#footnote-62).

Русско-японская война еще больше укрепила контроль России над КВЖД. Война велась между Россией и Японией из-за их соответствующих интересов в северо-восточном Китае и Корее. КВЖД сыграла стратегическую роль в конфликте, поскольку была основным маршрутом транспортировки российских войск и предметов снабжения. Однако Россия потерпела унизительное поражение в войне, что ослабило ее позиции в регионе и создало вакуум власти, позволивший другим странам оказывать большее влияние в Китае.

В результате войны Россия была вынуждена уступить свою южную ветвь КВЖД Японии в рамках Портсмутского мирного договора 1905 года. Однако Россия сохранила контроль над северной веткой железной дороги, которая оставалась источником напряженности между Китаем и Россией в годы, предшествовавшие эскалации конфликта вокруг КВЖД.

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) была важнейшей частью экономических и стратегических интересов России в Азии. Он обеспечивал прямое сообщение между российским Дальним Востоком и Транссибирской магистралью, что позволяло осуществлять перевозку грузов и военного персонала между Россией и Азией. Железная дорога также была важна для развития российской экономики, поскольку она обеспечивала доступ к природным ресурсам Маньчжурии и служила каналом для российского экспорта в Китай, Корею и Японию[[63]](#footnote-63).

Помимо своего экономического значения, КВЖД имела значительную стратегическую ценность для России. Железная дорога была расположена в регионе, имевшем большое геополитическое значение, поскольку он находился недалеко от границ Китая, Японии и Кореи. Россия рассматривала КВЖД как средство расширения своего влияния в Восточной Азии и противодействия растущему влиянию других держав в регионе, в частности Японии[[64]](#footnote-64).

Контроль над КВЖД также дал России возможность проецировать военную мощь в регионе. Железная дорога обеспечивала прямой маршрут для перевозки войск и военных припасов на Дальний Восток России, что имело важное значение для обороны восточных границ России. Россия также использовала КВЖД для развертывания войск для подавления Боксерского восстания в Китае в 1900 году, что еще раз продемонстрировало стратегическую ценность железной дороги.

В 1917 году, в результате Русской революции и последующего вывода российских войск из войны, Россия больше не могла сохранять контроль над КВЖД. Это послужило толчком к переговорам между китайским правительством и советским правительством во главе с Владимиром Лениным, результатом которых стало соглашение о Китайской восточной железной дороге 1917 года, по которому контроль над КВЖД передавался Китаю[[65]](#footnote-65).

Согласно соглашению, Китай отвечал за управление и эксплуатацию северного ответвления КВЖД, Было создано совместное управление КВЖД, при этом как Китай, так и Россия имели равное представительство в совете директоров[[66]](#footnote-66).

Однако сотрудничество между Китаем и Россией было недолгим, поскольку вскоре возникла политическая напряженность и конфликт интересов. Китайское правительство требовало усиления контроля над КВЖД, в то время как российское правительство стремилось сохранить свое стратегическое влияние и экономические выгоды. Это привело к серии споров и конфликтов, которые в конечном итоге привели к эскалации конфликта вокруг КВЖД[[67]](#footnote-67).

Несмотря на соглашение 1917 года о совместном управлении КВЖД между Китаем и Россией, напряженность и разногласия сохранялись. Одной из серьезных проблем было толкование соглашения, поскольку обе стороны по-разному понимали его условия. Россия считала, что она имеет право сохранять свой исключительный контроль над северной веткой железной дороги, в то время как Китай утверждал, что соглашение предусматривает совместное управление как северной, так и южной ветками[[68]](#footnote-68).

Кроме того, существовали разногласия относительно размера доходов, получаемых железной дорогой, которые должны распределяться между каждой стороной. Китай посчитал, что он не получает свою справедливую долю прибыли, и обвинил Россию в использовании КВЖД в своих интересах. Были также обвинения в коррупции и растрате среди российских чиновников, отвечающих за железную дорогу[[69]](#footnote-69).

Другим источником напряженности было присутствие японских войск в регионе, которое и Китай, и Россия рассматривали как угрозу своим интересам. Япония превратилась в крупную державу в регионе после своей победы над Россией в русско-японской войне и все больше укрепляла свое влияние в Китае[[70]](#footnote-70).

Эти разногласия и напряженность подготовили почву для эскалации конфликта вокруг КВЖД.

Национализм и антииностранные настроения сыграли значительную роль в эскалации конфликта вокруг КВЖД. Китайские националистические настроения росли со времен Боксерского восстания, подпитываемые гневом по поводу иностранного посягательства на суверенитет и территорию Китая. Китайское правительство и народ все больше опасались иностранного влияния, в том числе российского.

Кроме того, китайский национализм переплетался со стремлением к модернизации и развитию, и контроль над КВЖД рассматривался как важнейший для достижения этих целей. Совместное управление КВЖД рассматривалось многими китайцами как посягательство на их национальный суверенитет и препятствие для их экономического прогресса.

Антииностранные настроения также подогревались предполагаемым жестоким обращением с китайскими рабочими со стороны российских менеджеров КВЖД. Поступали заявления о дискриминации, низкой заработной плате и плохих условиях труда, что еще больше подогревало недовольство российским присутствием в Китае[[71]](#footnote-71).

Таким образом, националистические настроения и антииностранные настроения были значительными факторами эскалации напряженности между Китаем и Россией по поводу КВЖД и способствовали возможному началу военных действий.

После передачи контроля над КВЖД Китаю в 1917 году напряженность между Китаем и Россией продолжала накаляться из-за их соперничества за влияние в регионе. У обеих стран были разные интересы и подходы к развитию железной дороги и ресурсов вдоль ее маршрута. Россия хотела сохранить свое экономическое и стратегическое доминирование в регионе, в то время как Китай стремился утвердить свой суверенитет и контроль над КВЖД[[72]](#footnote-72).

В то время националистическое движение Китая также набирало обороты, подпитываемое антииностранными настроениями и стремлением к самоопределению. Китайские интеллектуалы и активисты рассматривали КВЖД как символ иностранной эксплуатации и напоминание о слабости и унижении Китая от рук иностранных держав. Они призывали к национализации железной дороги и устранению всякого иностранного влияния[[73]](#footnote-73).

Между тем большевистская революция в России в 1917 году еще больше осложнила ситуацию. У нового советского правительства был иной подход к внешней политике, чем у предыдущего царского режима, и оно стремилось распространять революцию и поддерживать коммунистические движения в других странах. Это вызвало обеспокоенность китайских лидеров по поводу потенциального распространения коммунизма в Китае и усилило их недоверие к России.

В результате КВЖД стал крайне политизированным вопросом, который был переплетен с вопросами национального суверенитета, экономического развития и иностранного влияния. Разногласия и напряженность между Китаем и Россией по поводу КВЖД в конечном итоге переросли в вооруженный конфликт, известный как конфликт на Китайско-Восточной железной дороге[[74]](#footnote-74).

Русская революция 1917 года оказала значительное влияние на ситуацию вокруг КВЖД. Свержение царского правительства и создание Советского Союза создали новый политический ландшафт в России. Большевики во главе с Владимиром Лениным взяли под контроль правительство и немедленно начали проводить политику по установлению социализма в России и экспорту его в другие страны[[75]](#footnote-75).

Первоначальная политика советского правительства в отношении Китая заключалась в поддержке китайской революции и установлении дипломатических отношений с китайским правительством. Однако Советский Союз также был заинтересован в сохранении своего влияния в Китае, включая контроль над КВЖД. Советское правительство рассматривало КВЖД как ценный актив, который можно было бы использовать для поддержки развития советской экономики и вооруженных сил[[76]](#footnote-76).

Вмешательство Советского Союза в дела Китая осложнялось его собственной внутренней борьбой. Страна переживала гражданскую войну, и большевики боролись с контрреволюционными силами. Советский Союз также сталкивался с экономическими трудностями, и правительство изо всех сил пыталось удовлетворить потребности своего собственного народа.

Нестабильность в России оказала непосредственное влияние на ситуацию вокруг КВЖД. Советское правительство было не в состоянии оказать финансовую и техническую поддержку, которая была обещана Китаю, и совместное управление железной дорогой становилось все более затруднительным. Китайское правительство было разочаровано отсутствием поддержки со стороны Советского Союза, и напряженность в отношениях между двумя странами начала расти[[77]](#footnote-77).

Советский Союз также столкнулся с противодействием со стороны других иностранных держав, включая Японию и Соединенные Штаты, которые с опаской относились к распространению коммунизма. Поддержка Советским Союзом китайской революции и его участие в КВЖД только усилили их озабоченность. Соперничество между этими иностранными державами еще больше осложнило ситуацию вокруг КВЖД и способствовало эскалации конфликта[[78]](#footnote-78).

Экономическое неравенство и коррупция в руководстве КВЖД способствовали росту националистических настроений в Китае, поскольку многие китайцы рассматривали это соглашение как символ иностранной эксплуатации и неравноправных договоров. Эти настроения были еще больше подогреты Движением четвертого мая (кит. 五四运动), которое призывало к отказу от иностранного влияния в Китае и стремлению к большему суверенитету и независимости[[79]](#footnote-79).

Политические проблемы в китайском правительстве также сыграли значительную роль в эскалации конфликта вокруг КВЖД[[80]](#footnote-80). Китайское правительство было слабым и расколотым, различные группировки боролись за власть и влияние. Коррупция свирепствовала, и чиновники больше заботились о своей личной выгоде, чем об интересах страны.

Эта политическая нестабильность привела к отсутствию единства и координации в управлении КВЖД китайским правительством. Отсутствие четкой политики и процессов принятия решений привело к появлению различных толкований и имплементации соглашения 1917 года, что привело к конфликтам с Россией[[81]](#footnote-81).

Кроме того, неспособность правительства собирать налоги и регулировать торговлю вдоль железной дороги привела к экономическому неравенству и неравномерному распределению доходов. Это обострило напряженность между Китаем и Россией и подпитало националистические настроения в Китае, где сложилось мнение, что Россия эксплуатирует ресурсы и экономику Китая[[82]](#footnote-82).

Таким образом, политические проблемы в Китае еще больше осложнили и без того сложную ситуацию вокруг КВЖД и способствовали эскалации конфликта между Китаем и Россией.

Конфликт также высветил слабые стороны и проблемы, с которыми сталкивалось китайское правительство в то время, особенно в плане коррупции и фракционности. Эти проблемы препятствовали способности Китая эффективно управлять КВЖД и реагировать на вызовы, связанные с конфликтом[[83]](#footnote-83).

В целом, конфликт из-за КВЖД оказал значительное и долговременное влияние на экономику, развитие Китая и отношения с Россией. В нем подчеркивались уязвимость и слабости китайского правительства в то время и подчеркивалась важность формирования сильного и эффективного национального правительства, способного управлять делами страны и защищать ее интересы.

Конфликт вокруг КВЖД оказал значительное влияние на политическую и социальную стабильность Китая. Неспособность китайского правительства эффективно управлять железной дорогой и ее доходами, а также восприятие того, что правительством манипулируют иностранные державы, привели к потере легитимности в глазах многих китайцев.

Кроме того, конфликт вокруг КВЖД также обострил существующую региональную напряженность внутри Китая, особенно между северными и южными провинциями. Восприятие того, что северные провинции получают непропорционально большую выгоду от железной дороги, в то время как южные провинции остаются позади, способствовало росту регионализма и ослаблению центральной власти[[84]](#footnote-84).

Таким образом, конфликт вокруг КВЖД был основным фактором, способствующим политической и социальной нестабильности, которая характеризовала Китай в начале XX века, и имел долгосрочные последствия для развития и модернизации Китая.

# ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ ПОЛИТИКИ КИТАЯ В УПРАВЛЕНИИ КВЖД И ИХ ЗНАЧЕНИЕ

# 3.1 Особенности управления КВЖД после Синьхайской революции

К началу Синхайской революции КВЖД представлял собой достаточно развитую железную дорогу, технически оснащенную, со станционными постройками, жильем для железнодорожников, организацией местного производства и филиалами промышленных предприятий. КВЖД дало толчок развитию сельского хозяйства.

В 1915 году Компания, управляющая КВЖД, владела несколькими сахарными заводами, маслодельнями, золотыми приисками, 16 мельницами, 30 морскими и речными пароходами, 26 пасеками, 11 крестьянскими имениями, 13 лесопромышленными предприятиями, в том числе, промышленным предприятием по производству шпал.

Инвестиции правления железной дороги в добычу угля у Дзалай-Ноор в 1914 году оценивалась более чем в 10 миллионов рублей. Средства вкладывались в городское и жилищное строительство, а также в торговое и банковское дело[[85]](#footnote-85).

Управление осуществлялось формально Китаем, однако в условиях хаоса, наступившего после Синьхайской революции, фактическими хозяевами были представители российского бизнеса.

В ноябре 1917 г. СНК уволил управляющего, передав управление КВЖД Харбинскому Совету. Но советская власть в декабре 1917 г. была свергнута с помощью китайских войск и белогвардейцев.

Эксплуатация КВЖД в период Синьхайской революции и до 1917 г. годы проходила в тяжелых условиях. Только с 1907 года железная дорога заработала в нормальном режиме.

По КВЖД во второе десятилетие XX века проходили хлебные изделия, деревянные материалы, чай, соль, другие товары. Транспортная прибыль была регулярной.

Однако значение КВЖД изменилось .1 августа 1906 года Уссурийская линия была передана в долгосрочную аренду на 25 лет до 1 января 1931 г.

Во-первых, в результате поражения в русско-японской войне КВЖД утратила свои южные порты, Порт-Артур и Дальний. Железная дорога должна была иметь выход к океану, и Владивосток оставался лучшим портом.

КВЖД была передана в руки частной компании, с тем, чтобы был наведен порядок». Формально стало управлять Общество КВЖД. Так было расформировано управление Уссурийской линии и образовано Уссурийское отделение КВЖД.

Важным моментом было продолжавшееся строительство Транссиба, что снижало роль КВЖД. К 1910 году Транссибирская магистраль располагала почти 1500 вагонами-ледниками. К 1915 году, несмотря на начавшуюся Первую мировую войну, их количество превысило 2400. Эти вагоны использовались для транспортировки скоропортящихся продуктов.

В период Первой мировой войны роль КВЖД и Транссибирской магистрали стала еще более важной. К тому времени строительство было в основном завершено, и железная дорога стала незаменимым каналом поставок людских ресурсов, сырья и других товаров на запад, на фронт.

С началом Первой мировой войны стратегическое значение КВЖД и Транссибирской магистрали резко изменилось. С июля 1914 года было введено военное положение и установлен крайне жесткий режим работу для всех сотрудников. Рабочий день стал продолжаться до 12 часов, помимо этого выполнялись «экстренные работы», нарушения дисциплины, даже незначительные, карались по законам военного времени. Резко возросла эксплуатация железной дороги. Одновременно изменился состав грузов, где основное место заняли вплоть до революции исключительно военные грузы. Все, что касалось снабжения армии, от продовольствия дл сырья, также резко возросло в объеме перевозок. Интенсивность движения на Транссибе возросла, однако материально-техническое обеспечение резко ухудшилось, что вызвало социальное недовольство.

Однако КВЖД позволял снижать расстояния, и в период Первой мировой войны объемы грузов достигли максимальных размеров. Однако это не решало проблемы из-за возросших потребностей, и железная дорога оставалась крайне перегруженной. Военизированная экономика страны обслуживала фронт, в связи с чем резко сократились производство и поставки гражданских товаров, в том числе новых паровозов, вагонов, железнодорожного оборудования. В результате изнашивался подвижной состав, приходилось переоборудовать открытые платформы для перевозки грузов, использовать специальные вагоны как обычные, произвольно увеличивать грузоподъемность вагонов и платформ. Как следствие, износ подвижного состава и оборудования достиг пределов, далеких от допустимых норм, что стало сказываться и на поставках на фронт.

Таким образом, КВЖД находилась под управлением частной компании, которая фактически контролировалась российской стороной. Китай же не осуществлял непосредственного контроля.

Хотя роль КВЖД была относительно второстепенной после русско-японской войны и утраты Россией китайских портов на Тихом океане, но в период Первой мировой войны ее загруженность достигла максимальных объемов.

# 3.2 Международное значение китайской политики в управлении КВЖД к 1917 г.

КВЖД играла важную роль освоении развитии не только территории Китая, но благодаря связи с Транссибом, также Сибири и Дальнего Востока. Считалось, что для этого есть все необходимые предпосылки. Выделяемые строительные кредиты, которые направлялись на строительство и развитие, должны были помочь комплексному развитию регионов. Так, началось строительство новых металлургических заводов, для которых на месте существовали благоприятные условия, в том числе наличие качественной железной руды и дешевого топлива. В свою очередь, построенные промышленные предприятия привлекли бы квалифицированных рабочих[[86]](#footnote-86).

Правительство Российской империи, передавая в руки частной компании управление КВЖД, видело перспективу формирования более совершенной и ориентированной на внутренний рынок экономики, учитывая масштабы дороги и ее стратегическое значение[[87]](#footnote-87).

Промышленные центры стали постепенно менять крестьянские ценности на более приемлемые в городской среде. На смену традиционному обществу, с потребительской, минималистической моралью, приходит новое, ориентированное на максималистскую трудовую этику, которая ориентировала человека на достижение максимально возможного результата в своей работе, а предпринимателя — на максимальную прибыль. Постепенно формируется общество буржуазного типа. Быстро стали расти профессиональные навыки и профессиональный уровень[[88]](#footnote-88).

Строительство КВЖД дало возможность более высоких заработков и в целом получения материальных благ. Строительство этой дороги, рост вдоль нее поселений и городов вызывал экономический подъем в регионах, ориентируя население на принятие новых трудовых норм и этики. Социокультурные изменения были частью перехода общества от традиционных ценностей к современным.

В целом, прирост населения городах, расположенных на КВЖД, происходил за счет переселения, в основном не местных. Наличие большой доли крестьян позволяет предполагать, что основную часть «новых горожан» составляли представители этого сословия[[89]](#footnote-89).

Можно констатировать, что в результате строительства КВЖД, в регионе были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в новый, более высокий по своему уровню этап модернизации. модернизация постепенно меняла господствующий тип социальности. Общинные отношения разрушались городской рациональной, экономической культурой. строительство КВЖД и связанный с ним процесс модернизации во многом изменили социальные,

экономические отношения.

# 3.3 Факторы, влияющие на политику Китая в отношение КВЖД

Во времена династии Цин Китай в целом придерживался осторожного подхода к иностранным железнодорожным проектам, особенно к тем, которые инициировались западными державами. Отчасти это было вызвано опасением иностранного влияния и контроля над транспортом и инфраструктурой Китая, а также опасениями по поводу национального суверенитета и территориальной целостности[[90]](#footnote-90).

Однако цинское правительство также признавало потенциальные преимущества железных дорог для экономического развития и военной обороны. Таким образом, она время от времени заключала соглашения с иностранными державами о строительстве и эксплуатации железнодорожных линий, которые были построены и эксплуатировались британской компанией.

Подход цинского правительства к иностранным железнодорожным проектам отличался тонким балансом между стремлением к экономическим и военным выгодам и необходимостью защиты национального суверенитета и территориальной целостности[[91]](#footnote-91).

Во время правления националистического правительства в Китае политика в отношении иностранных концессий и предприятий, контролируемых иностранцами, претерпела значительные изменения. Первоначально правительство стремилось пересмотреть неравноправные договоры и получить больший контроль над иностранными концессиями, включая КВЖД. Однако начало Второй японо-китайской войны вынудило правительство поставить во главу угла военную оборону и экономическую самодостаточность, а не дипломатические переговоры. В результате правительство приняло более щадящий подход к иностранному бизнесу, в том числе к тем, кто участвует в КВЖД.

Политика националистического правительства в отношении иностранных концессий, включая КВЖД, определялась политическими и военными приоритетами страны, а также внутриполитическими разногласиями и внешними стратегическими соображениями[[92]](#footnote-92).

Национализм и анти-империализм были постоянными темами в истории Китая и оказали влияние на внешнюю политику страны, включая ее подход к КВЖД. Эти факторы сыграли определенную роль в формировании стремления Китая к контролю над собственными ресурсами и экономикой, а также в сопротивлении иностранному влиянию и доминированию[[93]](#footnote-93).

Изменения в политической идеологии сыграли значительную роль в формировании подхода Китая к КВЖД за прошедшее столетие, при этом разные правительства подчеркивали разные приоритеты и подходы, основанные на их идеологических убеждениях и геополитических обстоятельствах.

Фракционность и борьба за власть внутри китайского правительства также сыграли свою роль в влиянии на политику Китая в области КВЖД. Фракционность относится к существованию конкурирующих фракций или групп интересов внутри политической системы, каждая из которых стремится продвигать свою собственную повестку дня или интересы. Борьба за власть между этими группировками может привести к изменениям в политике или несогласованности в принятии решений.

В первые годы существования Китайской Республики фракционность была серьезной проблемой, поскольку правительство было разделено между националистами и различными военачальниками. Это затрудняло правительству разработку согласованной и последовательной политики в отношении КВЖД, поскольку у разных фракций были разные приоритеты и интересы[[94]](#footnote-94).

Фракционность и борьба за власть внутри китайского правительства затруднили разработку последовательной и слаженной политики в области КВЖД. По мере прихода к власти разных фракций у них могут быть разные приоритеты и интересы, что может привести к изменениям в политике и несогласованности в принятии решений[[95]](#footnote-95).

Группы интересов и общественное мнение также могут сыграть определенную роль в формировании политики Китая в области КВЖД. Например, националистические и антиимпериалистические настроения могут влиять на общественное мнение и оказывать давление на правительство, чтобы оно заняло более решительную позицию по этому вопросу. Группы интересов, такие как государственные предприятия и местные органы власти в Северо-Восточном регионе, также могут настаивать на проведении политики, ставящей во главу угла их собственные экономические интересы.

С другой стороны, могут существовать группы интересов, которые выступают за более тесное сотрудничество с Россией и содействие региональной стабильности. Общественное мнение и давление групп интересов могут влиять на процесс принятия решений правительством и формировать его политику в отношении КВЖД[[96]](#footnote-96).

За прошедшее столетие внутриполитический ландшафт Китая претерпел значительные изменения, и эти изменения оказали значительное влияние на политику страны в отношении КВЖД. Ключевые факторы, которые повлияли на политику Китая в области КВЖД в контексте изменений представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Ключевые факторы, которые повлияли на политику Китая в области КВЖД в контексте изменений вызванные Синьхайской Революцией.

|  |  |
| --- | --- |
| Фактор | Характеристика |
| Политическая нестабильность | Политическая нестабильность, подобная той, что наблюдалась в республиканскую эпоху, может привести к непоследовательной политике в отношении КВЖД. Когда различные фракции внутри правительства борются за власть, проводимая ими политика может сильно различаться в зависимости от того, какая группа доминирует в данный момент. |
| Экономический рост и развитие | Поскольку Китай стал более экономически развитым и усилил свое глобальное влияние, его политика в отношении КВЖД претерпела изменения, отражающие эти изменения. |
| Националистические настроения | Националистические настроения долгое время были мощной силой в китайской политике, и они также повлияли на политику страны в отношении КВЖД. Антииностранные настроения и желание утвердить суверенитет Китая над регионом иногда приводили к политике, которая отдавала приоритет китайскому контролю над железной дорогой в ущерб сотрудничеству с другими странами. |
| Общественное мнение | Взгляды китайской общественности на вопросы, связанные с КВЖД, менялись с течением времени, и политики учитывали эти взгляды при разработке политики. |
| Смена руководства | Изменения в высшем руководстве Китая также могут оказать влияние на политику страны в отношении КВЖД. Например, когда с Синьхайской революции 1911 по 1917 год президентами Китая последовательно были Сунь Ятсен, Юань Шикай и Ли Юаньхун. |

Таким образом, политика Китая в области КВЖД на протяжении всей его истории находилась под влиянием различных политических факторов. Подход династии Цин к иностранным железнодорожным проектам был основан на уступках и сотрудничестве, в то время как политика националистического правительства характеризовалась национализмом и анти-империализмом. Подход коммунистического правительства к иностранным инвестициям находился под влиянием коммунистической идеологии и стремления к государственному контролю. Изменения в политической идеологии, фракционность и борьба за власть внутри правительства также оказали влияние на политику КВЖД. Группы интересов и общественное мнение сыграли определенную роль в формировании политики, равно как и изменения во внутриполитическом ландшафте. Понимание этих политических факторов имеет решающее значение для понимания политики Китая в области КВЖД и ее эволюции с течением времени.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Российско-китайские отношения насчитывают несколько более четырёх веков своей истории. При этом различные исторические этапы характеризовалась полярным характером взаимоотношений двух стран. Первые контакты России и Китая относятся к XVII в., когда в Китай направлялись различные русские посольства, вслед за установлением власти маньчжурской династии Цин последовало период закрытости Поднебесной, когда в страну не допускалось иностранцы. Характер отношений сменился к концу XIX в., когда Китай был вынужден открыться для западных держав, став предметом передела на сферы интересов. Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и освоение Маньчжурии определило переход к доминированию России в двусторонних отношениях.

После падения династии Цин в состав Китайский республики вошли территории непосредственно Китая, Маньчжурии, Монголии, Тибета и Синьцзяна. Китайское правительство приступила к решению задачи колонизации и китаизации указанных территорий, в том числе т земель маньчжурских и монгольских княжеств, что противоречило интересам Российской империи.

В 1911 г. разгорелась Синьхайская революция, которая окончилась приходом к власти Юань Шикая в 1913 г.

Русские дипломатические круги предполагали, что революционере события стану фактором снижения внимания китайского правительства к вопросу русского влияния в северных районах страны. Царское правительство высказывалось в пользу наращивания связей с властями в центральных и южных районах Китая в попытке сыграть на противоречии различных властных кругов Поднебесной и обеспечить себе возможность свободной реализации своих стратегических интересов.

В целом, русско-китайские отношения по вопросам КВЖД оставались сложными как при династии Цин, так и при провозглашении Китайской Республики. Сложными оставались отношения с Китаем. В подтверждение этого тезиса служит тот факт, что с 1900 г. оставалась вакантной должность Председателя правления Общества КВЖД, которым по контракту 1896 г. мог быть только представитель Китая. КВЖД находилась под управлением частной компании, которая фактически контролировалась российской стороной. Китай же не осуществлял непосредственного контроля.

Хотя роль КВЖД была относительно второстепенной после русско-японской войны и утраты Россией китайских портов на Тихом океане, но в период Первой мировой войны ее загруженность достигла максимальных объемов.

В результате строительства КВЖД, в регионе были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в новый, более высокий по своему уровню этап модернизации. модернизация постепенно меняла господствующий тип социальности. Общинные отношения разрушались городской рациональной, экономической культурой. строительство КВЖД и связанный с ним процесс модернизации во многом изменили социальные, экономические отношения.

В нашей работе были рассмотрены побития Синьхайской революции 1911-1913 гг., основные события политической жизни в первые годы существования Китайской республики, политику китайский революционных властей в отношении иностранных концессий, в частности КВЖД, роль железной дороги в развитии северо-восточных территорий страны и в отношениях Пекина и Москвы. На основе проделанной работы можно сделать следующие выводы.

Во-первых, проявляются признаки кризиса всех сфер жизнедеятельности общества: правящая династия Цин, которая не являлась ханьской по своему происхождению, все больше дискредитирует себя в глазах народа, процветает взяточничество и ростовщичество. Такое положение усугубляет иностранное вмешательство во внутренние дела Китая, начавшееся событиями Опиумных войн и продолжающееся дальнейшим разделением Китая между ведущими мировыми державами. В противостоянии западным странам отчётливо прослеживается отсталость Китая в экономической, военной, технологической и др. сферах. Правительство в поисках решения проблем пыталось обратиться к реформам, примером этого являются и сто дней реформ и политика самоусиления. Однако, попытки преобразований сталкивались с сопротивлением бюрократии, чиновников, приближённых ко двору, а нередко и с непринятием со стороны первых лиц в государстве. В попытках решить кризис императрица Цысиобъявила о смене формы правления на конституционную монархию, однако время преобразований безвозвратно ушло. Вскоре умерла императрица, а страну охватила череда восстаний, династия Цин пала, просуществовав 267 лет.

Во-вторых, Китайская восточная железная дорога представляла собой оплот российского присутствия на Дальнем Востоке. Русско-китайские отношения вокруг КВЖД носили напряженный и противоречивый характер. Пришедшие по итогам революции к власти силы рассматривали российское присутствие на северо-востоке страны как проявления империализма. Для сокращения российского влияния была проведена административная реформа, не принёсшая задумавшиеся результатов. Ситуация в регионе после Синьхайской революции осложнялась и объявлением Халсы (Историческая область Монголии) о своей независимости.

В году Первой мировой война КВЖД была использована на полную мощь, работа на ней велась в военном режиме, предавая этому железнодорожному объектов статус стратегического. Примечательно, что до 1915 г. железная дорога оставалась убыточной в коммерческом отношении.

Первая Мировая война обусловила некоторые возможности для Китая по сокращению империалистической зависимости, однако социальные, политические и экономические условия не позволили властям реализовать эти планы. В районе КВЖД сталкивались не только интересы Российской Империи, Поднебесной, но и других мировых держав: Японии, Германии и др. Немецкое правительство стремилось привлечь бандитские формирования в Китае к атаке на российские владения, однако, эти попытки не увенчались успехом. В 1917 г. в России разгорелась революция, по результатам которой к власти пришли большевики, что привнесло кардинальные изменения как в русско-китайские отношения, так и в судьбу КВЖД.

Эскалация конфликта вокруг Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) была сложным и многогранным вопросом, который имел далеко идущие последствия для Китая и России. Предпосылки для конфликта включали историческую напряженность между Китаем и Россией, экономические и стратегические интересы, конкуренцию за влияние в регионе, национализм и антииностранные настроения в Китае, политические проблемы и нестабильность, вызванную русской революцией.

Политика Китая в области КВЖД на протяжении всей его истории находилась под влиянием различных политических факторов. Подход династии Цин к иностранным железнодорожным проектам был основан на уступках и сотрудничестве, в то время как политика националистического правительства характеризовалась национализмом и антиимпериализмом.

# СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

Источники

1. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. — Т. XXVIII. — Оренбургская губерния. — СПб., 1904.
2. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 85.
3. Чернышов В. 1891 г. начало строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Государственный архив Красноярского края. URL: http://красноярские-архивы.рф/gosudarstvennyi-arkh/news/pamyatnye-daty/57 (дата обращения 03.04.2020).
4. Труды Совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Иркутск. 1907. Т.1. 240 с.
5. Журнальное постановление Совета Управления Сибирской железной дороги 8 августа 1903 года. N 872. - Б.м., 1903. - 18 с.
6. Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836-1917) / Дальневост. гос. ун-т путей сообщения. - Хабаровск, 2007. - 99 с.: ил.
7. Оппенгейм К.А. Систематический указатель узаконений и общих распоряжений по Министерству путей сообщения, относящихся до службы пути и зданий, эксплуатируемых и до постройки новых железных дорог и последовавших с 1860 г. по 1 января 1914 г. - 9-е изд. - М.: Ж.-д. изд-во, 1914. - [4] + XLVII + 231 с. - 27 см.
8. По вопросу об изыскании способов к безотлагательному сооружению участка Сибирской железной дороги между Екатеринбургом и Тюменью: В Комитет министров / М-во фин. Особен. канц. по кредит.части. Отд-ние 6. - [СПб., 1880]. - 20 с. (Без тит.л. и обл.). - 34 см.
9. Записка об Алтайской железной дороге. Г.Барнаул. Февр. 1909 г. - [Барнаул, 1909]. - 14 с. (Без тит.л. и обл.). - 35 см.
10. Технические условия на производство земляных работ / О-во Алтайскойж.д. Сооружение линии Новониколаевск - Семипалатинск с ветвью на г. Бийск. - СПб., 1913. - 15 с. - 22 см.
11. Устав Общества Алтайской железной дороги: [Утв. 28 мая 1912 г.]. - СПб., 1912. - 55 с. - 23 см.
12. Экономическая записка к Проекту Алтайской железной дороги Барнаул-Обь, по изысканиям 1907 года в связи с проектом Туркестан-Сибирской железной дороги / Ново-Николаевское гор.обществ. упр. - Ново-Николаевск: Тип. Н.П.Литвинова, 1908. - [2] + 45 с.: 1 л. карт. - 35 см
13. Висковатов В. Амурская железная дорога. - Частная инициатива в переселенческом деле. - Между молотом и наковальней: [Статьи]. - СПб.: Тип. Альтшулера, 1908. - 37 с. - (2-я и 3-я статьи перепеч. из:"С.-Петерб. ведом.", 1908, NN 168 и 268).
14. Дроздов Ф.Н. Изыскания Западной части Амурской железной дороги. 1906-1907: [Пояснительная записка]. - [СПб., 1908].
15. Западно-Амурская железная дорога в период ее создания (1909-1913 гг.). - Чита: Типо-лит. Т-ваБергут и сын, 1913. - 8o (17х26). - 248 с. - 26 см - 500 экз.
16. Кауфман А.А. Переселение и колонизация. - 1905. - 349 [10, 81] с.
17. Бондарев. Из практики железнодорожных изысканий на Забайкальской железной дороге. - М., 1901. - 11 с.: 2 л. черт.
18. См.: Кауфман А.А. Переселение и колонизация. - 1905. - 349 [10, 81] с.
19. Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902. - С. 17.
20. РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.831. Л.8, 12.

Литература

1. *Борзунов В.Ф.* Влияние Транссибирской магистрали на развитие сельского хозяйства Сибири и Дальнего Востока в начале ХХ в. (1900-1914 гг.) // Особенности аграрного строя России в период империализма. М., 1962. - С. 183.
2. *Евдокимова А.* Русское чудо. Как повлияло строительство Транссиба на Кузбасс? URL: https://kuzbass.aif.ru/realty/russkoe\_chudo\_kak\_povliyalo\_stroitelstvo\_transsiba\_na\_kuzbass (дата обращения 03.04.2020)
3. История Транссиба. Режим доступа: [https://transsib.ru/history.htm]
4. История строительства Транссибирской магистралиРежим доступа: [https://ria.ru/20130714/949077561.html]
5. Костров Н. О путях сообщения между южными частями Томской и Енисейской губерний // Томские губернские ведомости. Томск, 1873. 24 марта.
6. *Канн С.* Опыт железнодорожного строительства в Америке и проектирование ТранссибаРежим доступа: [https://transsib.ru/Article/article-sk01.htm]
7. *Капустина Л., Меньшенина И.* Развитие Транссибирской магистрали как евроазиатского транспортного коридора. Режим доступа: [https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-transsibirskoy-magistrali-kak-evroaziatskogo-transportnogo-koridora/viewer]
8. *Миронов Б. Н.* Социальная история России периода империи (XVIII— начала XX вв.): генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства /Б. Н. Миронов. — Т. 1. — СПб., 1999.
9. *Персианов В., Курбатова А., Курбатова Е.* Железная дорога к Тихому океану. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznaya-doroga-k-tihomu-okeanu-k-100-letiyu-transsibirskoy-magistrali (дата обращения 03.04.2020)
10. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900. - С. 153, 175
11. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. СПб., 1903. Т. XVIII: Киргизский край. - С. 295.
12. Рынок земли и сельскохозяйственное предпринимательство Западной Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Гуманитарное знание. Ежегодник. Серия «Преемственность». Омск, 2000. Вып. 4. - С. 228-235
13. *Свободин В.А.* Социально-экономические факторы развития сельского хозяйства // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 1994. №1. - С.8-10
14. *Соболев М.Н.* Пути сообщения в Сибири // Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908. - С. 25. 56
15. *Скультева Т., Метелкин П.* Транссибирская магистраль как одна из составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики России. Режим доступа: [https://cyberleninka.ru/article/n/transsibirskaya-magistral-kak-odna-iz-sostavnyh-chastey-transportnoy-infrastruktury-natsionalnoy-ekonomiki-rossii/viewer]
16. *Сакульева Т.Н.* Транспортный коридор «Транссиб»: проблемы и перспективы развития: монография. - М.: ГУУ, 2015
17. *Старцев А.В.,* Гончаров Ю.М. История предпринимательства в Сибири (XVII – начало ХХ вв.). Барнаул, 1999. - С. 82.
18. Транссиб от царей до XXI века: исторический обзор. Режим доступа: [https://transsib.ru/news/transsib-ot-tsarej-do-xxi-veka-istoricheskij-obzor/]
19. Транссибирская магистраль изменила ход мировой истории URL: https://inosmi.ru/social/20161009/237988633.html (дата обращения 03.04.2020)
20. *Тимофеев А.* Модернизационные процессы на южном Урале (1891-1914 годы) // Исторические науки. 2014. № 4. С. 49-53. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/modernizatsionnye-protsessy-na-yuzhnom-urale-1891-1914-gody (дата обращения 03.04.2020)
21. Транссибирская магистраль: дорога тысячелетия. Режим доступа: [http://strana.ru/journal/625031]
22. *Чуркин К.А.* Природа и крестьянство Сибири (вторая половина XIX – начало ХХ веков). Омск, 1995. - С. 30-35;
23. Экономические факторы развития сельскохозяйственного предпринимательства Западной Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Проблемы истории Сибири XVI – XX вв. Межвузовский сборник научных трудов. Нижневартовск, 2005. Вып. 1. - С. 98-120
24. *Alexey Volynets.* Why Russia built the Trans-Siberian Railway. URL: https://www.rbth.com/multimedia/culture/2017/01/12/why-russia-built-the-trans-siberian-railway\_679608 (дата обращения 03.04.2020)
25. *Галенович Ю. М.* Россия-Китай. Шесть договоров. М.: Муравей, 2003.‑ С.27.
26. *Дацышен В. Г.* История русско-китайских отношений в конце XIX - начале XX вв. -Красноярск: Изд-во Краснояр. гос. пед. ун-та, 2000. - 285 с.
27. Справочник Транссиба. Режим доступа: [https://transsib.ru/catalog.htm].
28. *Кузьмин С. Л.* Тибетское государство: исторические факты и международное право // Eurasia: Statum et Legem. 2015. Т. 1. № 4. С. 148-157.
29. *Васильев Л. С.*, Лапина З. Г., Меликсетов А. В., Писарев А. А. История Китая: учебник для вузов, обуч. по ист. спец. / А. В. Меликсетов (ред.) 3-е изд., испр. и доп. М.: Издательство Московского университета, 2004. С.545.
30. *Непомнин О. Е., Меньшиков В. Б.* Синтез в переходном обществе: Китай на грани эпох. М.: Издательская фирма «Восточная литература» РАН, 1999. С.85.
31. *Поликарпова Е.В.* Трансформация Китайской государственности в новое и новейшее время // Lex Russica. 2016. №2 (111). С.162.
32. *Березный Л.А.* Сунь Ятсен и проблема создания новой национальной государственности (к постановке вопроса).// Всемирная история и Восток. М., 1989. С.134.
33. *Тихвинсский С. Л.* Завещание китайского революционера: Сунь Ятсен: жизнь, борьба, эволюция политических взглядов. М.:Политиздат, 1986. С.101.
34. История Востока: В 6 т. Т. 4. Восток в новое время (конец XVIII - начало XX в.): Кн. 2 / Отв. ред. Л. Б. Алаев и др. М.: Вост. лит., 2005. С.496.
35. *Матвеева Г. С.* Отец республики: Повесть о Сунь Ят-сене. М.: Политиздат, 1975. С.74.
36. *Ефимов Г.В.* Очерки по новой и новейшей истории Китая. 2-е изд. М.: Государственное издательство политической литературы, 1951. С.399.
37. *Ефимов Г. В.* Сунь Ятсен: Поиск пути 1914—1922. М. Наука, Главная редакция восточной литературы; ЛГУ, 1981. С.100.
38. *Кондорский Б.М.* Революционный период в Китае // Общество и государство в Китае. 2015. №17-1. С.138.
39. *Федосова А. А.* Деятельность Сунь Ятсена в постсиньхайский период: создание национальной партии и установление альянса с Москвой и коммунистической партией Китая // Вестник УЮИ. 2014. №3 (65). С.13-15.
40. *Самойлов Н. А., Старовойтова Е. О., Ходяков М. В., Янченко Д. Г.* Китайско-Восточная железная дорога — историческое наследие двух народов: перспективы изучения // Новейшая история России. 2016. № 3 (17). С. 205.
41. *Жигалов Б.С.* КВЖД в дальневосточной политике России (1906-1914 гг. ) // Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2008. №1 (2). С.30.
42. *Ходяков М.В.* Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны // Петербургский исторический журнал. 2018. №3 (19). С.57.
43. *Белов К.А.* Россия и Китай в начале XX в. Русско-китайские противоречия в 1911–1915 гг. М.:ИВ, 1997. С.113.
44. *Макуха Н.А.* Отношение дальневосточной администрации к китайской колонизации Северной Маньчжурии в конце XIX - начале XX вв // Власть и управление на Востоке России. 2008. №2. С.83.
45. *Ходяков М.В. Чжао Ч.* трудовая миграция китайцев в россию в годы первой мировой войны // РОССИЯ В ВОЙНАХ И РЕВОЛЮЦИЯХ ХХ ВЕКА. 2017. № 1. С9-10
46. *Залесская О.В.* Россия и Китай на Дальнем Востоке в 1911-1949 гг.: геополитическое взаимодействие наций и государственных образований // Молодые ученые СГА. М., 2008. С. 31.
47. *Синиченко В.В.* Вооруженное вторжение в Россию китайских незаконных формирований в июле 1915 г. (неизвестные страницы истории Первой мировой войны) // Известия Лаборатории древних технологий. 2019. Т. 15. № 3. С. 187.
48. *Левитский В.В.* История в мифах и воспоминаниях : Вокруг КВЖД. Харьков : ПАРК, 2019. С.114.
49. *Янченко Д.Г., Старовойтова Е.О.* Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // НИР. 2018. №3. С.590.
50. *Шиповский М.В.* Начальник «счастливой Хорватии» // НСМ. 1999. No 61. С. 2.
51. *Ма Вэйюнь.* Китайско-восточная железная дорога в период международного совместного управления в 1917-1922 гг / Ма Вэйюнь // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2019. – Т. 11, № 3. – С. 54-65.
52. *Яхимович С. Ю.* Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43.
53. *Ма В.* Анализ причин конфликта на Китайско-Восточной железной дороге между Советским Союзом и Китаем в 1929 году / В. Ма, Т. Ма // Проблемы Дальнего Востока. – 2020. – № 5. – С. 104-117.
54. *Левошкина А. В.* Пути урегулирования советско-китайских конфликтов на КВЖД в 1920-е гг / А. В. Левошкина // Молодежь XXI века: образование, наука, инновации. – 2019. – С. 104-106.
55. *Кротова М. В.* Уроки истории: особенности советско-китайского управления квжд в 1920-е годы / М. В. Кротова // Сравнительная политика. – 2020. – Т. 11, № 2. – С. 166-176.
56. *Капран И. К.*  Исторические аспекты развития КВЖД и Г. Харбина / И. К. Капран // Вопросы истории Китайско-восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). – 2018. – С. 4-8.
57. *Ежеля У. В.* Из истории железнодорожного сотрудничества России и Китая: от Китайско-Восточной железной дороги до нового Шелкого пути / У. В. Ежеля // Социально-экономические, культурологические и исторические предпосылки развития сервиса и туризма. – 2020. – С. 34-38.
58. *Гордеев А. С.* К вопросу о российско-китайских отношениях в XX веке / А. С. Гордеев, А. Н. Мичурин // Инновационное развитие. – 2018. – № 5(22). – С. 195-197.
59. *Иванов А. В.* Установление дипломатических отношений между СССР и Китаем / А. В. Иванов // Студенческий электронный журнал СтРИЖ. – 2018. – № 3(20). – С. 76-79.
60. *Зотов Р. А.* Причины возникновения вооруженного конфликта на китайско-Восточной железной дороге / Р. А. Зотов, Е. Ю. Федорова // Вооруженные конфликты: предпосылки, последствия, правовые основы предупреждения, противодействия и урегулирования. – 2019. – С. 34-39.
61. *Бондарь Ю. Л.* История развития Китайско-Восточной железной дороги в послереволюционное время: 1917-1955 годы / Ю. Л. Бондарь // Забайкалье историческое. – 2018. – С. 10-14.
62. Chinese Eastern Railway Company (China). URL: https://www.crwflags.com/fotw/flags/cn-cer.html (дата обращения 03.04.2020).
63. *Тимофеев А.* Роль Транссиба в государственной миграционной политике России (1891—1914 гг.) // Исторические науки. 2017. Т. 17. № 3. С. 57-63. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/rol-transsiba-v-gosudarstvennoy-migratsionnoy-politike-rossii-1891-1914-gg/viewer (дата обращения 03.04.2020)
64. *Врадий С. Ю.* КВЖД в хозяйственном освоении российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая / С. Ю. Врадий // Любимый Харбин - город дружбы России и Китая. – 2019. – С. 37-42.
65. *Медведева Л. М.* Китайско-Восточная железная дорога как средство реализации дальневосточной политики России в конце XIX - начале XX веков / Л. М. Медведева // Былые годы. – 2021. – № 16(3). – С. 1433-1442.
66. *Третьяков В. Г.* Китайско-Восточная железная дорога в противоречиях интересов России, Японии, США и Китая (1890-1952 гг.) / В. Г. Третьяков // . – 2020. – № 3(56). – С. 7-26.
67. *Кудрявцева Т. М*. Из истории Китайско-Восточной железной дороги (1897–1903 годы) / Т. М. Кудрявцева // Новая и новейшая история. – 2013. – № 6. – С. 176-183.
68. *Сердюк М. Б.* Деньги Китайско-Восточной железной дороги: библиографический очерк / М. Б. Сердюк // Любимый Харбин - город дружбы России и Китая. – 2019. – С. 52-58.
69. *Малявина Л. С.* У истоков российско-китайского сотрудничества в области высшего образования (1920-1930 гг.) / Л. С. Малявина // Актуальные проблемы востоковедения. – 2019. – С. 90-96.
70. Муравьёв С. Транссиб – становой хребет России, Почему пуск Великого Сибирского пути сравнивали с открытием Америки//Столетие, 2021.
71. Видипекия, доступа: [ <https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.913b6de0-6469f897-d983de84-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Century_of_humiliation>].
72. Моисеев В. А. Россия и Китай в Центральной Азии (вторая половина XIX в. - 1917 гг.) // Мусульманские восстания в Синьцзяне и политика России. 1864-1871 гг. 2003. С67-94.
73. Википедия, доступа : [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D0%BB%D1%85%D0%B0\_(%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D0%BE%D0%BD) ].

1. Оппенгейм К.А. Систематический указатель узаконений и общих распоряжений по Министерству путей сообщения, относящихся до службы пути и зданий, эксплуатируемых и до постройки новых железных дорог и последовавших с 1860 г. по 1 января 1914 г. - 9-е изд. - М.: Ж.-д. изд-во, 1914. - [4] + XLVII + 231 с. - 27 см [↑](#footnote-ref-1)
2. Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836-1917) / Дальневост. гос. ун-т путей сообщения. - Хабаровск, 2007. - 99 с [↑](#footnote-ref-2)
3. Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836-1917) / Дальневост. гос. ун-т путей сообщения. - Хабаровск, 2007. - 99 с [↑](#footnote-ref-3)
4. Alexey Volynets. Why Russia built the Trans-Siberian Railway. URL: https://www.rbth.com/multimedia/culture/2017/01/12/why-russia-built-the-trans-siberian-railway\_679608 (дата обращения 03.04.2020) [↑](#footnote-ref-4)
5. См.: Записка об Алтайской железной дороге. Г.Барнаул. Февр. 1909 г. - [Барнаул, 1909]. - 14 с. (Без тит.л. и обл.). - 35 см; Экономическая записка к Проекту Алтайской железной дороги Барнаул-Обь, по изысканиям 1907 года в связи с проектом Туркестан-Сибирской железной дороги / Ново-Николаевское гор.обществ. упр. - Ново-Николаевск: Тип. Н.П.Литвинова, 1908. - [2] + 45 с.: 1 л. карт. - 35 см [↑](#footnote-ref-5)
6. См.: По вопросу об изыскании способов к безотлагательному сооружению участка Сибирской железной дороги между Екатеринбургом и Тюменью: В Комитет министров / М-во фин. Особен. канц. по кредит.части. Отд-ние 6. - [СПб., 1880]. - 20 с. (Без тит.л. и обл.). - 34 см; Экономическая записка к Проекту Алтайской железной дороги Барнаул-Обь, по изысканиям 1907 года в связи с проектом Туркестан-Сибирской железной дороги / Ново-Николаевское гор.обществ. упр. - Ново-Николаевск: Тип. Н.П.Литвинова, 1908. - [2] + 45 с.: 1 л. карт. - 35 см; Висковатов В. Амурская железная дорога. - Частная инициатива в переселенческом деле. - Между молотом и наковальней: [Статьи]. - СПб.: Тип. Альтшулера, 1908. - 37 с. - (2-я и 3-я статьи перепеч. из:"С.-Петерб. ведом.", 1908, NN 168 и 268) [↑](#footnote-ref-6)
7. Муравьёв С. Транссиб – становой хребет России, Почему пуск Великого Сибирского пути сравнивали с открытием Америки//Столетие, 2021. [↑](#footnote-ref-7)
8. Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836-1917) / Дальневост. гос. ун-т путей сообщения. - Хабаровск, 2007. - 99 с [↑](#footnote-ref-8)
9. Ядринцев Н.М. Сибирь как колония Современное положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее. СПб., 1882, С. 261-262. [↑](#footnote-ref-9)
10. Видипекия, доступа: [ https://translated.turbopages.org/proxy\_u/en-ru.ru.913b6de0-6469f897-d983de84-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Century\_of\_humiliation]. [↑](#footnote-ref-10)
11. Мясников В.С., Шепелева Н.В. Империя Цин И Россия в XVII - н. XX в. // Китай и соседи в новое и новейшее время. - М., 1982. - С. 34-89. [↑](#footnote-ref-11)
12. Галенович Ю. М. Россия-Китай. Шесть договоров. М.: Муравей, 2003.‑ С.27 [↑](#footnote-ref-12)
13. См.: Записка об Алтайской железной дороге. Г.Барнаул. Февр. 1909 г. - [Барнаул, 1909]. - 14 с. (Без тит.л. и обл.). - 35 см; Экономическая записка к Проекту Алтайской железной дороги Барнаул-Обь, по изысканиям 1907 года в связи с проектом Туркестан-Сибирской железной дороги / Ново-Николаевское гор.обществ. упр. - Ново-Николаевск: Тип. Н.П.Литвинова, 1908. - [2] + 45 с.: 1 л. карт. - 35 см [↑](#footnote-ref-13)
14. Моисеев В. А. Россия и Китай в Центральной Азии (вторая половина XIX в. - 1917 гг.) // Мусульманские восстания в Синьцзяне и политика России. 1864-1871 гг. 2003. С67-94 [↑](#footnote-ref-14)
15. Дацышен В.Г. История русско-китайских отношений в конце XIX - начале XX вв. -Красноярск: Изд-во Краснояр. гос. пед. ун-та, 2000. - 285 с. [↑](#footnote-ref-15)
16. Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836-1917) / Дальневост. гос. ун-т путей сообщения. - Хабаровск, 2007. - 99 с [↑](#footnote-ref-16)
17. См.: Кауфман А.А. Переселение и колонизация. - 1905. - 349 [10, 81] с. [↑](#footnote-ref-17)
18. Чернышов В. 1891 г. начало строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Государственный архив Красноярского края. URL: http://красноярские-архивы.рф/gosudarstvennyi-arkh/news/pamyatnye-daty/57 (дата обращения 03.04.2020). [↑](#footnote-ref-18)
19. Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902. - С. 17. [↑](#footnote-ref-19)
20. Чернышов В. 1891 г. начало строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Государственный архив Красноярского края. URL: http://красноярские-архивы.рф/gosudarstvennyi-arkh/news/pamyatnye-daty/57 (дата обращения 03.04.2020). [↑](#footnote-ref-20)
21. История Транссиба. Режим доступа: [https://transsib.ru/history.htm] [↑](#footnote-ref-21)
22. Справочник Транссиба. Режим доступа: [https://transsib.ru/catalog.htm] [↑](#footnote-ref-22)
23. Кузьмин С. Л. Тибетское государство: исторические факты и международное право // Eurasia: Statum et Legem. 2015. Т. 1. № 4. С. 148-157. [↑](#footnote-ref-23)
24. Там же [↑](#footnote-ref-24)
25. Васильев Л. С., Лапина З. Г., Меликсетов А. В., Писарев А. А. История Китая: учебник для вузов, обуч. по ист. спец. / А. В. Меликсетов (ред.) 3-е изд., испр. и доп. М.: Издательство Московского университета, 2004. С.545 [↑](#footnote-ref-25)
26. Непомнин О. Е., Меньшиков В. Б. Синтез в переходном обществе: Китай на грани эпох. М.: Издательская фирма «Восточная литература» РАН, 1999. С.85 [↑](#footnote-ref-26)
27. Поликарпова Е.В. Трансформация Китайской государственности в новое и новейшее время // Lex Russica. 2016. №2 (111). С.162 [↑](#footnote-ref-27)
28. Березный Л.А. Сунь Ятсен и проблема создания новой национальной государственности (к постановке вопроса).// Всемирная история и Восток. М., 1989. С.134 [↑](#footnote-ref-28)
29. Тихвинсский С. Л. Завещание китайского революционера: Сунь Ятсен: жизнь, борьба, эволюция политических взглядов. М.:Политиздат, 1986. С.101 [↑](#footnote-ref-29)
30. История Востока: В 6 т. Т. 4. Восток в новое время (конец XVIII - начало XX в.): Кн. 2 / Отв. ред. Л. Б. Алаев и др. М.: Вост. лит., 2005. С.496 [↑](#footnote-ref-30)
31. Википедия, доступа : https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%83%D0%BD%D1%8C\_%D0%AF%D1%82%D1%81%D0%B5%D0%BD& [↑](#footnote-ref-31)
32. Матвеева Г. С. Отец республики: Повесть о Сунь Ят-сене. М.: Политиздат, 1975. С.74 [↑](#footnote-ref-32)
33. Ефимов Г.В. Очерки по новой и новейшей истории Китая. 2-е изд. М.: Государственное издательство политической литературы, 1951. С.399 [↑](#footnote-ref-33)
34. Ефимов Г. В. Сунь Ятсен: Поиск пути 1914—1922. М. Наука, Главная редакция восточной литературы; ЛГУ, 1981. С.100 [↑](#footnote-ref-34)
35. Кондорский Б.М. Революционный период в Китае // Общество и государство в Китае. 2015. №17-1. С.138 [↑](#footnote-ref-35)
36. Федосова А.А. Деятельность Сунь Ятсена в постсиньхайский период: создание национальной партии и установление альянса с Москвой и коммунистической партией Китая // Вестник УЮИ. 2014. №3 (65). С.13 [↑](#footnote-ref-36)
37. Федосова А.А. Деятельность Сунь Ятсена в постсиньхайский период: создание национальной партии и установление альянса с Москвой и коммунистической партией Китая // Вестник УЮИ. 2014. №3 (65). С.15 [↑](#footnote-ref-37)
38. Самойлов Н. А., Старовойтова Е. О., Ходяков М. В., Янченко Д. Г. Китайско-Восточная железная дорога — историческое наследие двух народов: перспективы изучения // Новейшая история России. 2016. № 3 (17). С. 205 [↑](#footnote-ref-38)
39. Ма Вэйюнь. Китайско-восточная железная дорога в период международного совместного управления в 1917-1922 гг / Ма Вэйюнь // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2019. – Т. 11, № 3. – С. 54-65. [↑](#footnote-ref-39)
40. Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906-1914 гг. ) // Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2008. №1 (2). С.30 [↑](#footnote-ref-40)
41. Ходяков М.В. Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны // Петербургский исторический журнал. 2018. №3 (19). С.57 [↑](#footnote-ref-41)
42. Белов К.А. Россия и Китай в начале XX в. Русско-китайские противоречия в 1911–1915 гг. М.:ИВ, 1997. С.113 [↑](#footnote-ref-42)
43. Макуха Н.А. Отношение дальневосточной администрации к китайской колонизации Северной Маньчжурии в конце XIX - начале XX вв // Власть и управление на Востоке России. 2008. №2. С.83 [↑](#footnote-ref-43)
44. Википедия, доступа :

    https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D0%BB%D1%85%D0%B0\_(%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D0%BE%D0%BD) [↑](#footnote-ref-44)
45. Луговая А.В. «У меня на руках было большое русское дело...» Воспоминания из архива генерал-лейтенанта Д. Л. Хорвата (часть I) //Новейшая история России. 2012. № 2. С211 [↑](#footnote-ref-45)
46. Ходяков М.В. Чжао Ч. трудовая миграция китайцев в россию в годы первой мировой войны // РОССИЯ В ВОЙНАХ И РЕВОЛЮЦИЯХ ХХ ВЕКА. 2017. № 1. С9-10 [↑](#footnote-ref-46)
47. РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.831. Л.8, 12. [↑](#footnote-ref-47)
48. Залесская О.В. Россия и Китай на Дальнем Востоке в 1911-1949 гг.: геополитическое взаимодействие наций и государственных образований // Молодые ученые СГА. М., 2008. С. 31 [↑](#footnote-ref-48)
49. Синиченко В.В. Вооруженное вторжение в Россию китайских незаконных формирований в июле 1915 г. (неизвестные страницы истории Первой мировой войны) // Известия Лаборатории древних технологий. 2019. Т. 15. № 3. С. 187 [↑](#footnote-ref-49)
50. Левитский В.В. История в мифах и воспоминаниях : Вокруг КВЖД. Харьков : ПАРК, 2019. С.114 [↑](#footnote-ref-50)
51. Янченко Д.Г., Старовойтова Е.О. Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // НИР. 2018. №3. С.590 [↑](#footnote-ref-51)
52. Шиповский М.В. Начальник «счастливой Хорватии» // НСМ. 1999. No 61. С. 2 [↑](#footnote-ref-52)
53. Ополев В. Γ. Вопрос о КВЖД в советско-китайских отношениях (1917-1927 гг. )//Научные ведомости. 2010. No 1 (72). Выпуск 13. С50. [↑](#footnote-ref-53)
54. Ополев В. Γ. Вопрос о КВЖД в советско-китайских отношениях (1917-1927 гг. )//Научные ведомости. 2010. No 1 (72). Выпуск 13. С50. [↑](#footnote-ref-54)
55. Ма Вэйюнь. Китайско-восточная железная дорога в период международного совместного управления в 1917-1922 гг / Ма Вэйюнь // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2019. – Т. 11, № 3. – С. 54-65. [↑](#footnote-ref-55)
56. Яхимович С. Ю. Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43. [↑](#footnote-ref-56)
57. Ма Вэйюнь. Китайско-восточная железная дорога в период международного совместного управления в 1917-1922 гг / Ма Вэйюнь // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2019. – Т. 11, № 3. – С. 54-65. [↑](#footnote-ref-57)
58. Ма В. Анализ причин конфликта на Китайско-Восточной железной дороге между Советским Союзом и Китаем в 1929 году / В. Ма, Т. Ма // Проблемы Дальнего Востока. – 2020. – № 5. – С. 104-117. [↑](#footnote-ref-58)
59. Ма В. Анализ причин конфликта на Китайско-Восточной железной дороге между Советским Союзом и Китаем в 1929 году / В. Ма, Т. Ма // Проблемы Дальнего Востока. – 2020. – № 5. – С. 104-117. [↑](#footnote-ref-59)
60. Яхимович С. Ю. Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43. [↑](#footnote-ref-60)
61. Ма В. Анализ причин конфликта на Китайско-Восточной железной дороге между Советским Союзом и Китаем в 1929 году / В. Ма, Т. Ма // Проблемы Дальнего Востока. – 2020. – № 5. – С. 104-117. [↑](#footnote-ref-61)
62. Левошкина А. В. Пути урегулирования советско-китайских конфликтов на КВЖД в 1920-е гг / А. В. Левошкина // Молодежь XXI века: образование, наука, инновации. – 2019. – С. 104-106. [↑](#footnote-ref-62)
63. Левошкина А. В. Пути урегулирования советско-китайских конфликтов на КВЖД в 1920-е гг / А. В. Левошкина // Молодежь XXI века: образование, наука, инновации. – 2019. – С. 104-106. [↑](#footnote-ref-63)
64. Акулин Е. В. Советско-китайский конфликт на КВЖД в 1929 г / Е. В. Акулин // Центральный научный вестник. – 2018. – Т. 3, № 3(44). – С. 1-1. [↑](#footnote-ref-64)
65. Кротова М. В. Уроки истории: особенности советско-китайского управления квжд в 1920-е годы / М. В. Кротова // Сравнительная политика. – 2020. – Т. 11, № 2. – С. 166-176. [↑](#footnote-ref-65)
66. Акулин Е. В. Советско-китайский конфликт на КВЖД в 1929 г / Е. В. Акулин // Центральный научный вестник. – 2018. – Т. 3, № 3(44). – С. 1-1. [↑](#footnote-ref-66)
67. Яхимович С. Ю. Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43. [↑](#footnote-ref-67)
68. Кротова М. В. Уроки истории: особенности советско-китайского управления квжд в 1920-е годы / М. В. Кротова // Сравнительная политика. – 2020. – Т. 11, № 2. – С. 166-176. [↑](#footnote-ref-68)
69. Кротова М. В. Уроки истории: особенности советско-китайского управления квжд в 1920-е годы / М. В. Кротова // Сравнительная политика. – 2020. – Т. 11, № 2. – С. 166-176. [↑](#footnote-ref-69)
70. Яхимович С. Ю. Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43. [↑](#footnote-ref-70)
71. Капран И. К. Исторические аспекты развития КВЖД и Г. Харбина / И. К. Капран // Вопросы истории Китайско-восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). – 2018. – С. 4-8. [↑](#footnote-ref-71)
72. Яхимович С. Ю. Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43. [↑](#footnote-ref-72)
73. Капран И. К. Исторические аспекты развития КВЖД и Г. Харбина / И. К. Капран // Вопросы истории Китайско-восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). – 2018. – С. 4-8. [↑](#footnote-ref-73)
74. Ежеля У. В. Из истории железнодорожного сотрудничества России и Китая: от Китайско-Восточной железной дороги до нового Шелкого пути / У. В. Ежеля // Социально-экономические, культурологические и исторические предпосылки развития сервиса и туризма. – 2020. – С. 34-38. [↑](#footnote-ref-74)
75. Яхимович С. Ю. Кооператив Китайско-Восточной железной дороги в 1920-х - начале 1930-х годов / С. Ю. Яхимович // Научные дискуссии в эпоху мировой нестабильности: пути совершенствования. – 2022. – С. 41-43. [↑](#footnote-ref-75)
76. Ежеля У. В. Из истории железнодорожного сотрудничества России и Китая: от Китайско-Восточной железной дороги до нового Шелкого пути / У. В. Ежеля // Социально-экономические, культурологические и исторические предпосылки развития сервиса и туризма. – 2020. – С. 34-38. [↑](#footnote-ref-76)
77. Гордеев А. С. К вопросу о российско-китайских отношениях в XX веке / А. С. Гордеев, А. Н. Мичурин // Инновационное развитие. – 2018. – № 5(22). – С. 195-197. [↑](#footnote-ref-77)
78. Ежеля У. В. Из истории железнодорожного сотрудничества России и Китая: от Китайско-Восточной железной дороги до нового Шелкого пути / У. В. Ежеля // Социально-экономические, культурологические и исторические предпосылки развития сервиса и туризма. – 2020. – С. 34-38. [↑](#footnote-ref-78)
79. Гордеев А. С. К вопросу о российско-китайских отношениях в XX веке / А. С. Гордеев, А. Н. Мичурин // Инновационное развитие. – 2018. – № 5(22). – С. 195-197. [↑](#footnote-ref-79)
80. Иванов А. В. Установление дипломатических отношений между СССР и Китаем / А. В. Иванов // Студенческий электронный журнал СтРИЖ. – 2018. – № 3(20). – С. 76-79. [↑](#footnote-ref-80)
81. Зотов Р. А. Причины возникновения вооруженного конфликта на китайско-Восточной железной дороге / Р. А. Зотов Е. Ю. Федорова // Вооруженные конфликты: предпосылки, последствия, правовые основы предупреждения, противодействия и урегулирования. – 2019. – С. 34-39. [↑](#footnote-ref-81)
82. Бондарь Ю. Л. История развития Китайско-Восточной железной дороги в послереволюционное время: 1917-1955 годы / Ю. Л. Бондарь // Забайкалье историческое. – 2018. – С. 10-14. [↑](#footnote-ref-82)
83. Зотов Р. А. Причины возникновения вооруженного конфликта на китайско-Восточной железной дороге / Р. А. Зотов, Е. Ю. Федорова // Вооруженные конфликты: предпосылки, последствия, правовые основы предупреждения, противодействия и урегулирования. – 2019. – С. 34-39. [↑](#footnote-ref-83)
84. Зотов Р. А. Причины возникновения вооруженного конфликта на китайско-Восточной железной дороге / Р. А. Зотов Е. Ю. Федорова // Вооруженные конфликты: предпосылки, последствия, правовые основы предупреждения, противодействия и урегулирования. – 2019. – С. 34-39. [↑](#footnote-ref-84)
85. Chinese Eastern Railway Company (China). URL: https://www.crwflags.com/fotw/flags/cn-cer.html (дата обращения 03.04.2020) [↑](#footnote-ref-85)
86. Тимофеев А. Роль Транссиба в государственной миграционной политике России (1891—1914 гг.) // Исторические науки. 2017. Т. 17. № 3. С. 57-63. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/rol-transsiba-v-gosudarstvennoy-migratsionnoy-politike-rossii-1891-1914-gg/viewer (дата обращения 03.04.2020) [↑](#footnote-ref-86)
87. Там же. [↑](#footnote-ref-87)
88. Там же [↑](#footnote-ref-88)
89. Тимофеев А. Социальные последствия строительства Великой Сибирской магистрали на Южном Урале (1891-1914 гг. ) // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2009. № 9. С. 18-24. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialnye-posledstviya-stroitelstva-velikoy-sibirskoy-magistrali-na-yuzhnom-urale-1891-1914-gg (дата обращения 03.04.2020) [↑](#footnote-ref-89)
90. Врадий С. Ю. КВЖД в хозяйственном освоении российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая / С. Ю. Врадий // Любимый Харбин - город дружбы России и Китая. – 2019. – С. 37-42. [↑](#footnote-ref-90)
91. Медведева Л. М. Китайско-Восточная железная дорога как средство реализации дальневосточной политики России в конце XIX - начале XX веков / Л. М. Медведева // Былые годы. – 2021. – № 16(3). – С. 1433-1442. [↑](#footnote-ref-91)
92. Третьяков В. Г. Китайско-Восточная железная дорога в противоречиях интересов России, Японии, США и Китая (1890-1952 гг.) / В. Г. Третьяков // . – 2020. – № 3(56). – С. 7-26. [↑](#footnote-ref-92)
93. Кудрявцева Т. М. Из истории Китайско-Восточной железной дороги (1897–1903 годы) / Т. М. Кудрявцева // Новая и новейшая история. – 2013. – № 6. – С. 176-183. [↑](#footnote-ref-93)
94. Сердюк М. Б. Деньги Китайско-Восточной железной дороги: библиографический очерк / М. Б. Сердюк // Любимый Харбин - город дружбы России и Китая. – 2019. – С. 52-58. [↑](#footnote-ref-94)
95. Капран И. К. Исторические аспекты развития КВЖД и Г. Харбина / И. К. Капран // Вопросы истории Китайско-восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). – 2018. – С. 4-8. [↑](#footnote-ref-95)
96. Малявина Л. С. У истоков российско-китайского сотрудничества в области высшего образования (1920-1930 гг.) / Л. С. Малявина // Актуальные проблемы востоковедения. – 2019. – С. 90-96. [↑](#footnote-ref-96)