

и явиться образцом успешного сочетания двух различных культурно-исторических типов во взаимоотношениях Китая с кочевниками Центральной Азии.

Г. Б. Дудченко

Невский институт языка и культуры

**Китайская историография
конца XX — начала XXI в. по темам,
связанным с КВЖД**

Российско-китайские отношения конца XX — начала XXI в. для ученых разных стран являются весьма значимым предметом исследования. В нем особенно ярко выделяются любые темы, связанные с Китайско-Восточной железной дорогой. В среде китайских историков они стали активно разрабатываться начиная с 80-х гг. XX в., когда шло становление системы академий общественных наук, а также научно-исследовательских центров при учебных заведениях.

Наибольшее развитие данная тема получила в исследованиях, проводимых в северо-восточных провинциях КНР (Хэйлуцзян, Цзилинь, Ляонин), что объяснимо. Именно на этих территориях по инициативе России были проложены КВЖД и ее ответвления. Решение о ее строительстве было принято в 1896 г., открытие дороги состоялось в 1903 г. В истории эксплуатации КВЖД было множество перипетий, включая советско-китайский конфликт 1929 г., период Маньчжоу-го и т. д. В 1952 г. дорога была передана Китайской Народной Республике.

Кроме того, в научно-исследовательских учреждениях северо-востока КНР активно разрабатывались темы, связанные с Россией и историей китайско-российских отношений, развивались соответствующие специализированные институты. С точки зрения многих ученых, КВЖД в истории межгосударственных отношений играла исключительную роль.

Исследования и публикации их результатов проводились учеными в сотрудничестве с партийными и государственными органами. В 1987 г. в Харбине при участии Хэйлунцзянского провинциального комитета Народного политического консультативного совета Китая вышла в свет «Летопись истории КВЖД (1895–1952)». Ее автором-составителем является Чжэн Чаньчунь. В этой книге все основные события на КВЖД представлены по годам. С каждым последующим годом приводятся все более подробные описания событий, и так до 1929 г. включительно. Далее информация становится более краткой. Книга снабжена каталогом справочных пособий и таблицами со статистическими данными.

Через два года после выхода в свет «Летописи по истории КВЖД» в Харбине было начато издание специальной серии книг, посвященных истории дороги. В 1989 г. Хэйлунцзянское народное издательство в рамках данного проекта выпустило коллективную монографию под редакцией Ли Цзитана «Китайско-русский тайный договор и строительство Китайско-Восточной железной дороги». В свете темы КВЖД книга затрагивает вопросы дальневосточной политики России, интересы различных зарубежных стран в Китае, договоры о займах, деятельность Китайско-Русского дорожного банка, ход строительства железной дороги и т. д.

В 1987 г. в Институте новой истории Академии общественных наук КНР был подготовлен четвертый том фундаментального труда «История агрессии царской России в Китае». В 1990 г. он вышел в свет в издательстве «Жэньминь чубаньшэ». Коллектив авторов включает многих известных ученых, таких как Люй Ижань, Лю Цункуань, Ян Шихао, Ли Цзягу, Чжан Чжи, Сюй Юэбяо, Сюэ Сяньтянь, Кан Юмин и главный редактор четвертого тома Юй Шэнью¹.

В книге говорится, что в течение периода 1895–1900 гг. Россия пыталась «постепенно поставить под контроль» правительство Цинского Китая, используя «мирное» завоевание, то есть экономические способы и средства. К основным событиям авторы в этой связи относят русско-китайский договор 1896 г., предоставление денежного

¹ *Воскресенский А. Д.* Современные концепции русско-китайских отношений и погранично-территориальных проблем в России и Китае (80–90-е гг. XX в.). М., 1994. С. 59.

займа французскими банками при посредничестве России и строительство КВЖД, которое «означало превращение северо-востока Китая в сферу влияния России». Авторы отмечают, что Россия действовала «по принципу военно-феодалного империализма», она соперничала с Германией и Японией в борьбе за «сферы влияния», являлась «инициатором» создания кризисной ситуации, приведшей к «разделу китайской территории»².

Данный подход авторы тома раскрывают, в частности, на примере переселенческой политики России в районе КВЖД. В 1899 г. на Управление КВЖД были возложены дела по планировке и сооружению городов Дальнего (Даляня) и Порт-Артура (Льюшуня). План по строительству Порт-Артура утвердил в 1900 г. русский царь. Город был разделен на западную русскую часть и восточную китайскую. Примерно такое же разделение применялось и при строительстве Дальнего. Кроме делового (административного) района, выделялось два торговых района — русский и китайский. Авторы отмечают, что при строительстве порта Дальнего находившиеся поблизости китайские поселения рыбаков и крестьян, не менее одной тысячи дворов, «по приказу русских необходимо было переместить в другое место»³.

В 1988 г. в журнале «Бэйфан вэнью» вышла статья Гао Шэндоу «О восстании ихэтуаней в Харбине». В ней автор ведет речь о том, что Харбин возник как стратегический пункт царской России в Маньчжурии, из которого русское влияние должно было распространяться во всех направлениях. «Так началось официальное угнетение народа и захват ресурсов в Маньчжурии», — делает вывод автор, упоминая о церемонии закладки строительства железной дороги, состоявшейся в 1897 г. в местечке Саньчагоу. Охранная стража дороги, созданная в 1896 г., по мнению автора, была предназначена для того, чтобы «противодействовать китайскому народу». Оба этих события — закладку дороги и создание ее охранной стражи — автор представляет как начало закрепления русских подданных в Маньчжурии⁴.

² Там же. С. 59–60.

³ *Василенко Н. А.* История российской эмиграции в освещении современной китайской историографии. Владивосток, 2003. С. 45.

⁴ Там же. С. 76.

Эти работы были опубликованы в конце 80-х гг. XX в., в эпоху нормализации советско-китайских отношений. Возникает вопрос: что к ним добавилось в китайской историографии по прошествии многих лет, уже в XXI в.? Интерес к вопросам, связанным с историей КВЖД, в научном сообществе КНР явно не ослабевал.

В 2004 г. в Российском университете дружбы народов состоялась защита кандидатской диссертации исследователя из КНР Сунь Чжинцина на тему «Русская публицистика о проблемах внешней политики России в отношении Китая (конец XIX — начало XX в.)»⁵. Рассматривая политику России в северо-восточном Китае, автор применяет слова «экспансия» и «мирная экспансия». Строительство КВЖД он представляет как «часть раздела Китая»⁶. Автор акцентирует внимание на том, что в качестве условия подписания в 1896 г. Московского союзного договора и путем подкупа Россия добилась права построить железную дорогу через Маньчжурию до Владивостока, права ее охраны царской армией и права добычи природных ресурсов вдоль дороги⁷.

В Харбине в 2010 г. в серии книг «О культурных связях провинции Хэйлунцзян и России» издательством Хэйлунцзянского университета была выпущена книга Ма Вэйлуна «Вопросы китайско-русских (советских) отношений по КВЖД». Автор выделяет пять периодов истории дороги — строительства КВЖД, международного совместного управления, два периода совместного китайско-советского управления, передачи Советским Союзом КВЖД Китаю.

Применительно к периоду строительства КВЖД деятельность России в регионе характеризуется понятиями «колонизаторская» или «колониционная». В данном контексте рассматривается строительство не только КВЖД, но и Транссибирской магистрали. «Китайско-русский секретный договор» представлен как пример из ряда неравноправных договоров между странами. Влиянию строительства КВЖД на город Харбин в данной главе посвящен отдельный параграф.

Совсем иную оценку в монографии получил период международного совместного управления (кондоминиума) КВЖД. Он обозначен

⁵ Галенович Ю. М. Китайская мозаика. М., 2009. С. 216.

⁶ Там же. С. 228.

⁷ Там же. С. 244.

как принципиально новый, речь ведется о «борьбе за изжитие пережитков могущества царской России». В рамках данного периода рассматриваются усилия Китая за перевод КВЖД под его юрисдикцию, а также «Первая декларация Карахана» и предварительные переговоры по китайско-советским отношениям.

С приезда Л. М. Карахана в Китай и подписания советско-китайского договора о КВЖД, который известен также как «Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между Союзом ССР и Китайской Республикой», начинается, по мнению Ма Вэйлуна, следующий период. Он был непростым, к нему относится ряд конфликтов, а также советско-японские переговоры о КВЖД.

С того же времени, т. е. когда между Китаем и Японией шли боевые действия, начинается «второй период совместного китайско-советского управления КВЖД». Китай продолжал поддерживать отношения с Советским Союзом, в 1937 г. между странами был заключен договор о ненападении. После августа 1945 г. КВЖД вновь оказалась под контролем СССР. Несмотря на неопределенность внутренней политической ситуации в Китае, активный диалог между странами продолжается, в том числе по вопросам КВЖД.

Пятый период начинается со времени образования КНР и переговоров по Китайско-Чанчуньской железной дороге. Их итогом стала передача дороги Китаю. В исследовании анализируются причины этого решения и его последующее влияние на китайско-советские отношения.

Таким образом, развитие в Китае исследований по истории КВЖД, начавшихся в 80-е гг. XX в., продолжилось и далее. В различных формах публиковались их результаты и выводы. Подходы к теме в российской и китайской историографии заметно отличаются друг от друга. В академическом сообществе КНР сложились свои традиции. Сохранилось преобладание критических оценок дальневосточной политики России в конце XIX — начале XX в., одним из наиболее ярких проявлений которой, по мнению китайских ученых, стало строительство КВЖД. Применительно к истории эксплуатации дороги выводы и оценки в китайской историографии различаются в зависимости от периодов.