

ўнутранымі слабасцямі СССР, якія значна перабольшваліся. Гэта палітыка ажыццяўлялася ў дзвюх формах: у форме так званай «праметэўскай акцыі» і ў спробах стварэння блока меншых дзяржаў ва Усходняй Еўропе пад палітычным патранатам Польшчы. Але ва ўмовах аўтарытарнага рэжыму, калі дзяржаўныя рашэнні прымаліся вузкім колам палітыкаў, прапаганда «ягелонскай ідэі» вяла да страты палітычных арыенціраў, адрыву ад рэчаіснасці.

- ¹ Гл.: Chajna L. Zgromadzenie lokatorów // Polityka. 1967. 01.01. S. 11.
- ² Гл.: Notkowsk A. Prasa w systemie propagandy rządowej w Polsce (1926—1939). Warszawa; Łódź, 1987. S. 376.
- ³ Z dziejów stosunków polsko-radzieckich: Studia i materiały. Warszawa, 1968. S. 275, 287.
- ⁴ Гл.: Jablonski H. Zrozważan o II Rzeczypospolitej. Wrocław etc., 1987. S. 448—449; Mikulicz S. Prometeizm w polityce II Rzeczypospolitej. Warszawa, 1971. S. 217—218.
- ⁵ Pod znakiem odpowiedzialności i pracy. Warszawa, 1933. S. 228.
- ⁶ Waszkowski W. Grunwald czy Pilawce? Warszawa, 1938. S. 19.
- ⁷ Ibid. S. 39, 70.
- ⁸ Jedruszczak T. Pilsudczycy bez Pilsudskiego. Warszawa, 1963. S. 87; Chojnowski A. Koncepcje polityki narodowościowej rządów polskich w latach 1921—1939. Wrocław, 1979. S. 190.
- ⁹ Гл.: Mysł narodowa. 1932. № 37. S. 528; № 41. S. 590—591.
- ¹⁰ Ibid. 1934. № 43. S. 622; № 47. S. 685—686; 1935. № 33. S. 505.
- ¹¹ Warszawski Dziennik Narodowy. 1935. 15.08; 1938. 20.03.
- ¹² Гл.: Piasiecki B. Duch czasów nowych a Ruch Młodych. Warszawa, 1935. S. 60—61.
- ¹³ Szpakowski O. Polska przeciw marksizmowi. Warszawa, 1936. S. 18, 21;
- Rudnicki Sz. Oboz Narodowo-Radykalny: Geneza i działalność. Warszawa, 1985. S. 280—281.
- ¹⁴ Ibid. S. 20—21.
- ¹⁵ Piasiecki B. Przełom narodowy: Zasady programu narodowo-radykalnego. Warszawa, 1937. S. 15—16.
- ¹⁶ Majchrowski J. M. Siłni, zwarci, gotowy. Warszawa, 1985. S. 171.
- ¹⁷ Bocheniski A. Historia i polityka. Wybór publicystyki. Warszawa, 1989. S. 68.
- ¹⁸ Ibid. S. 151; Bocheniski A. Między Niemcami a Rosją. Warszawa, 1937. S. 49, 78—80, 181.
- ¹⁹ Гл.: Mikulicz S. Op. cit. S. 127, przyp. 91.
- ²⁰ Гл.: Borejsza J. Rzym a wspólnota saszystowska. Warszawa, 1981. S. 228.
- ²¹ Mikulicz S. Op. cit. S. 278—279.
- ²² Ibid. S. 267—268.
- ²³ Dziennik i teki Jana Szembeka. Łódź, 1972. T. IV. S. 381.
- ²⁴ Mysł narodowa. 1939. № 2. S. 26; № 6. S. 90.

Н. В. АБЛОВА

ПРОБЛЕМА КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В КОНЦЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) имела важное экономическое, политическое и стратегическое значение в международных отношениях на Дальнем Востоке на протяжении всей первой половины XX в. Она являлась предметом пристального внимания развитых капиталистических стран (Англии, США), спорной проблемой в отношениях России (затем СССР) с Японией и Китаем. Во всех значительных международных соглашениях по Дальнему Востоку (с начала XX в. до 1953 г.) фигурировал вопрос о владении и управлении КВЖД, определении ее правового статуса.

Решение проблемы КВЖД в годы второй мировой войны находилось в прямой зависимости от процесса освобождения Северо-Восточного Китая (Маньчжурии) от японской оккупации. Еще в конце ноября 1943 г. представители Англии, США и Китая на конференции в Каире достигли соглашения о «будущих операциях англо-американских войск против Японии» и «возвращении Китаю всех отторгнутых территорий»¹. На Тегеранской конференции руководителей трех союзных держав (28.11—01.12.1943) советское правительство дало принципиальное согласие принять участие в войне против Японии после разгрома Германии².

Вступление СССР в войну с Японией диктовалось государственными интересами страны. Прежде всего необходимо было обеспечить реальную безопасность дальневосточных границ после разгрома германского фашизма как в отношении угрозы со стороны Японии, так и в случае коренного изменения отношений между союзниками после окончания войны. Советское правительство учитывало важное военно-стратегическое положение Маньчжурии, где советской армии предстояло вести военные действия против Японии. Известный амери-

канский китаист Оуэн Латтимор подчеркивал, что «благодаря своему географическому положению между Японией, Кореей и Сибирью Маньчжурия является единственной областью, через которую Россия может подвергнуться пашествию американских наземных войск при поддержке морских и воздушных сил»³. Советское правительство надеялось также решить вопрос о пересмотре условий Портсмутского мира 1905 г. о возвращении Южного Сахалина, ряда Курильских островов и наиболее удобных выходов в Тихий океан, перекрытых Японией. Советский Союз намеревался также возместить убытки совместных советско-китайских предприятий в Маньчжурии (прежде всего КВЖД), возникшие в результате ее оккупации Японией. Именно поэтому вопрос о КВЖД наряду с проблемой портов Порт-Артур и Дальний активно обсуждался на Крымской конференции трех союзных держав (4—11 февраля 1945 г.).

Правительство СССР настаивало, чтобы договор с перечнем условий вступления СССР в войну с Японией был подписан тремя главами союзных государств и ратифицирован их правительствами. Участники конференции условились хранить ялтинские соглашения в тайне, опасаясь разглашения секретов китайской стороной. По предложению Ф. Рузвельта было решено установить совместный советско-китайский контроль над КВЖД⁴. Соглашение о вступлении СССР в войну против Японии через два-три месяца после капитуляции Германии и окончания войны в Европе было достигнуто 11 февраля 1945 г. на следующих условиях:

«1. Сохранение status quo Внешней Монголии (МНР).

2. Восстановление принадлежавших России прав, нарушенных вероломным нападением Японии в 1904 г., а именно: а) возвращение Советскому Союзу южной части о. Сахалин и всех прилегающих к ней островов; б) интернационализации торгового порта Дайрена с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза в этом порту и восстановления аренды на Порт-Артур как на военно-морскую базу СССР; в) совместной эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги, дающей выход на Дайрен, на началах организации смешанного Советско-Китайского Общества с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза, при этом имеется в виду, что Китай сохраняет в Маньчжурии полный суверенитет.

3. Передача Советскому Союзу Курильских островов»⁵.

Советский Союз, в свою очередь, выразил готовность заключить с правительством Китая пакт о дружбе и союзе для оказания ему помощи в освобождении страны от японской оккупации. По предложению Сталина, Ф. Рузвельт обязался войти в контакт с китайской стороной: добиться согласия Чан Кайши на признание суверенитета МНР, соблюдение особого статуса портов и железных дорог Маньчжурии. Это обязательство, как и договоренность о секретности ялтинских соглашений, строго соблюдались американской стороной. Новый президент США Г. Трумэн только 15 июня 1945 г. разрешил послу в Китае П. Хэрли известить правительство Гоминдана о советских условиях и добиться принятия их китайской стороной⁶.

Решения Ялтинской конференции отвечали интересам всех участников антифашистской коалиции, так как были нацелены на скорейшее завершение войны с Японией и второй мировой войны в целом.

Международное и внутрисполитическое положение Китая к концу войны было очень сложным. По сути, страна была разделена на три лагеря. Наиболее экономически развитая часть — Северо-Восточный Китай (Маньчжурия) — была оккупирована Японией. Центральное правительство Китая (гоминдановское) с центром в г. Чунцине контролировало 3/4 территории страны и имело многомиллионную армию. Силы Коммунистической партии Китая (КПК) базировались в обширных «освобожденных районах» (центр — г. Яньань) с населением около 150 млн человек. Для достижения независимости страны необходимо было оперативно создать единый антияпонский фронт из вооруженных сил Гоминдана и КПК. Однако соперничество обоих китайских лидеров — Чан Кайши и Мао Цзэдуна — в борьбе за власть препятствовало успешному ведению освободительной войны. Противоречивой была и внешнеполитическая ориентация китайских руководителей. Так, Мао Цзэдун, являясь давним сторонником сближения с США, был вынужден учитывать объективную обстановку и поддерживать курс на сближение с СССР и получение от него активной помощи. Поэтому он приветствовал денонсацию советским правительством пакта о нейтралитете с Японией от 13 апреля 1941 г., надеясь, что советские вооруженные силы «освободят Внутреннюю Монголию для КПК... разгромят Квантунскую армию в Маньчжурии, и лавры побед советского оружия достанутся Яньани»⁷.

Лидер Гоминдана Чан Кайши, видевший в США опору в борьбе с комму-

нистическим влиянием, также не мог не учитывать международного значения СССР и рассчитывал использовать с максимальной выгодой результаты победы Советской армии над японцами. Состоявшийся в мае 1945 г. VI съезд Гоминдана признал необходимым улучшить отношения с СССР, хотя и отверг идею союза с КПК⁸.

Прямым следствием реализации ялтинских соглашений по Дальнему Востоку явились документы, подписанные на советско-китайских переговорах, проходивших в Москве с 30 июня по 14 июля и с 7 по 14 августа 1945 г.⁹ (перерыв был вызван отъездом руководителей советского правительства в Берлин для участия в Потсдамской конференции). Китайскую делегацию возглавлял председатель Исполнительного юаня (премьер-министр) Сун Цзывэнь, его помощником был сын Чан Кайши — Цзян Цзинго.

На первом этапе переговоров выявились серьезные разногласия сторон в оценке ялтинских соглашений по Дальнему Востоку. Правительство Гоминдана не соглашалось признать суверенитет Монгольской Народной Республики, обвиняя СССР в «империализме», «отторжении китайской территории», желании сорвать переговоры.

«Маньчжурские» вопросы также оказались предметом бурных дискуссий. В ялтинских соглашениях предлагалось организовать использование КВЖД и ЮМЖД на началах смешанного советско-китайского общества с обеспечением «преимущественных интересов Советского Союза». В чем состояли эти интересы, ялтинские документы не конкретизировали. Советская сторона предложила рассматривать обе дороги как совместную собственность СССР и Китая. Китайская же делегация добивалась признания обеих дорог собственностью только Китая, а в ведении будущего смешанного советско-китайского предприятия предлагала оставить только главные линии КВЖД и ЮМЖД, исключив все вспомогательные железнодорожные линии и обслуживающие предприятия (мастерские, депо и т. п.).

Вопрос об управлении дорогами также оказался спорным. Китайцы хотели, чтобы управляющим дорогой был их представитель, советская сторона хотела назначить своего. Вопрос о характере и предназначении железнодорожных перевозок также вызвал дебаты. Китайская делегация стремилась получить исключительное право использовать железную дорогу для военных перевозок. Советский Союз был решительно против использования КВЖД и ЮМЖД как чисто коммерческого предприятия и в военных целях. Когда в 1946 г. Чан Кайши попытался использовать дорогу для переброски своих войск в Маньчжурию на борьбу с армией КПК, Советский Союз воспрепятствовал этому, ссылаясь на договор.

При согласовании статусов Порт-Артура и Дальнего советская сторона пошла на уступки, отказавшись от аренды Порт-Артура, но не согласилась с требованием о подчинении г. Дальнего и его порта китайской администрации. Советские представители разъяснили, что установление полного контроля китайской стороны над портами ведет к утрате значения КВЖД и ЮМЖД для Советского Союза¹⁰.

Итак, в международной ситуации тех лет КВЖД играла важную политическую и военно-стратегическую роль в отношениях СССР и Китая. США, поддерживавшие правительство Чан Кайши, не могли в данном случае вмешиваться в советско-китайский диалог, понимая, что Советский Союз не допустит ущемления своих интересов на Дальнем Востоке. Заинтересованное во вступлении СССР в войну с Японией американское правительство не согласилось на просьбу правительства Гоминдана участвовать в переговорах и не поддержало подход Чан Кайши к проблеме использования железных дорог и портов Маньчжурии.

7 августа начался второй этап переговоров, завершившихся 14 августа 1945 г. подписанием советско-китайского договора, соглашений о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре, о порте Дальнем и ряда других документов. Решающее воздействие на ход переговоров оказали вступление СССР в войну с Японией и сокрушительный разгром ее основной военной группировки Советской Армией, что вынудило императора Хирохито уже 14 августа объявить о безоговорочной капитуляции.

Договор о дружбе и союзе между СССР и Китайской Республикой состоял из восьми статей. Статья 1 включала обязательства обеих сторон оказывать военную и другую взаимопомощь для достижения победы над Японией. После окончания войны (статья 3) СССР и Китай должны были сделать невозможным повторение агрессии и нарушение мира со стороны Японии. Договор заключался на 30 лет.

Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге состояло из 18 статей. После изгнания японцев из Маньчжурии в одну железную дорогу под названием «Китайская Чанчуньская железная дорога» (КЧЖД) объединялись основные магистрали КВЖД и ЮМЖД: от станции Маньчжурия до станции Приграничная в от Харбина через Дальний до Порт-Артура. Эта дорога объявлялась общей совместностью СССР и Китайской Республики, которая эксплуатируется ими совместно как чисто коммерческое транспортное предприятие. В общую собственность переходили главные магистрали КВЖД и ЮМЖД, вспомогательные железнодорожные ветки, построенные в период российского и советско-китайского управления дорогой. Все остальные участки, подсобные предприятия и земли объявлялись собственностью Китайского правительства¹¹. Таким образом, был достигнут компромисс в определении общей собственности СССР и Китая, хотя позже гоминдановские власти постоянно срывали достигнутую договоренность.

Соглашение (статьи 3—8) регламентировало порядок совместного управления дорогой и эксплуатации ее: создавалось совместное советско-китайское общество КЧЖД и его Правление в г. Чанчуне. Китайское правительство назначало председателя правления и заместителя управляющего КЧЖД, советская сторона — управляющего дорогой и заместителя председателя правления.

Ответственность за охрану дороги возлагалась на китайское правительство, которое должно было создать и контролировать железнодорожную полицию.

Сравнение данного Соглашения с положениями Конtrakта 1896 г. на постройку и управление КВЖД и советско-китайского соглашения о временном управлении КВЖД 1924 г. показывает, что порядок назначения высшего должностного лица — управляющего дорогой — остался неизменным: он назначался российской (советской) стороной. Что же касается охраны дороги, то только по соглашению 1896 г. Россия имела право содержать собственные вооруженные силы на КВЖД (охранная стража). Что касается предназначения железнодорожных перевозок, то они должны быть коммерческими, за исключением периода войны с Японией, когда дорогу разрешалось использовать для перевозок советских войск (ст. 10). Срок действия соглашения устанавливался в 30 лет, по истечении которых КЧЖД безвозмездно переходила в собственность Китайской Республики.

В соответствии с договором от 14 августа и в дополнение к нему СССР и Китай подписали соглашение о Порт-Артуре. В целях предотвращения повторной агрессии Японии стороны договорились о совместном использовании Порт-Артура в качестве военно-морской базы, доступной для военных кораблей и торговых судов только Китая и СССР. Для совместного использования базы создавалась китайско-советская военная комиссия, председатель которой назначался советской стороной. Китайское правительство вверило охрану военно-морской базы Порт-Артур Советскому Союзу, который имел право содержать здесь свои военные, военно-морские и воздушные силы. В целях обороны Порт-Артура советское правительство строило необходимые сооружения за свой счет. Гражданская администрация в районе военно-морской базы назначалась китайской стороной по согласованию с советским военным командованием. (По сути, все управление территорией военно-морской базы Порт-Артур концентрировалось в руках советского военного командования). Срок соглашения устанавливался в 30 лет, по истечении которого все оборудование и общественное имущество, созданные СССР в данном районе, подлежали безвозмездной передаче в собственность китайского правительства.

Подписание советско-китайских документов 14 августа 1945 г. явилось прямым следствием ялтинских соглашений по Дальнему Востоку и учитывало новую расстановку международных сил в этом регионе. Советское правительство получило правовую основу для реализации своей дальневосточной политики и использования железнодорожной сети и морских портов Северо-Восточного Китая в военных действиях против Японии. Это способствовало быстрому разгрому Квантунской армии советскими вооруженными силами.

Позиция, занятая советской стороной на переговорах, не позволила правительству Чан Кайши взять под свой контроль железнодорожные магистрали Маньчжурии, урезать права СССР на эксплуатацию КЧЖД и воспрепятствовала превращению Маньчжурии в сферу американской политики на Дальнем Востоке.

Советско-китайские соглашения по Маньчжурии имели большое значение и для развития внутриазиатской ситуации в Китае. Выполнившие советской стороной своих обязательств в значительной степени способствовали успеху КПК в борьбе с гоминданом.

После победы революции и провозглашения Китайской Народной Республики

советское правительство заключило новое соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем — от 14 февраля 1950 г. Учитывая новую обстановку на Дальнем Востоке, советская сторона обязалась безвозмездно передать свои права по совместному управлению КЧЖД со всем принадлежащим дороге имуществом правительству КНР не позже конца 1952 г. В отношении Порт-Артура была достигнута договоренность о выводе советских войск из совместно используемой военно-морской базы также не позже конца 1952 г., но с возмещением советской стороне затрат на восстановление и строительство объектов, начиная с 1945 г.¹¹

В сентябре 1952 г. министры иностранных дел СССР и КНР обменялись нотами по вопросу о продлении совместного использования военно-морской базы Порт-Артур в связи с заключением в 1951 г. сепаратного мирного договора между Японией и США и войной в Корее. Полностью Порт-Артур перешел к КНР после окончания (1953) войны в Корее и заключения (1954) Женевских соглашений по Индокитаю. В мае 1955 г. завершился вывод советских войск из Порт-Артура.

История КЧЖД как совместного российско-китайского, а затем советско-китайского предприятия завершилась 31 декабря 1952 г. подписанием в Харбине Заключительного Протокола о безвозмездной передаче ее Китайской Народной Республике.

¹ Сборник документов (Каирская декларация, Крымское соглашение, Потсдамская декларация и др. документы, связанные с капитуляцией Японии. 1943—1946). М., 1947. С. 23—24.

² См.: Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны: Тегеранская конференция. М., 1984. Т. 2. С. 95.

³ Международные отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы (1945—1957). М., 1978. Т. 1. С. 45.

⁴ См.: Советский Союз на международных конференциях... Крымская конференция... Т. 4. С. 130.

⁵ Там же. С. 255.

⁶ См.: Переписка председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М., 1976. Т. 2. С. 264.

⁷ В л а д и м и р о в П. П. Особый район Китая. 1942—1945. М., 1973. С. 502.

⁸ Там же. С. 576.

⁹ См.: Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны: Документы и материалы. М., 1947. Т. 3. С. 457—458 и далее.

¹⁰ См.: Л е д о в с к и й А. М. СССР, США и народная революция в Китае. М., 1979. С. 54 и след.

¹¹ Правда. 1950. 15 февр.

И. В. ШАВРУК

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ В КНР

Сегодня большой интерес для стран, реформирующих и модернизирующих экономику, представляет опыт создания и функционирования специальных экономических зон (СЭЗ) в Китае.

Историю возникновения СЭЗ в этой стране можно датировать июлем 1979 г., когда было решено создать специальные экспортные зоны в порядке эксперимента в Шэньчжэне и Чжухае (провинция Гуандун), а несколько позже в Шаньютоу и Сямэне (Амоэ) (провинции Гуандун и Фуцзянь). Однако концепция экспортных зон прожила недолго. Вскоре ее сменила идея создания смешанных зон, в которых одновременно развивались бы промышленность, торговля, туризм, строительство, наука, образование. С мая 1980 г. все ранее образованные зоны стали называться специальными экономическими (СЭЗ). Их юридический статус основывается на «Положении о СЭЗ провинции Гуандун», в котором спецзоны определялись как ограниченные территории, созданные для привлечения капиталов этнических китайцев из Гонконга (Сянган) и Макао (Аомэнь) в производство и сферу услуг.

Целью создания СЭЗ провозглашалось укрепление технико-экономического сотрудничества с промышленно развитыми странами мира, интенсивное привлечение на льготных условиях иностранного капитала, импорт передовой технологии, развитие агропромышленного производства, совершенствование всех видов управления, расширение экспорта и увеличение валютных накоплений.

Находясь под юрисдикцией правительства страны, СЭЗ имеют свою систему управления и проводят особую политику. Экономическая деятельность здесь