

DOI: 10.24411/2221-3279-2020-10027

# УРОКИ ИСТОРИИ: ОСОБЕННОСТИ СОВЕТСКО-КИТАЙСКОГО УПРАВЛЕНИЯ КВЖД В 1920-Е ГОДЫ

Мария Владимировна Кротова

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет,  
Санкт-Петербург, Россия*

<p><b>Информация о статье:</b></p> <p><i>Заявлено к публикации:</i> 21 октября 2019</p> <p><i>Поступила в редакцию:</i> 10 февраля 2020</p> <p><i>Принята к печати:</i> 20 марта 2020</p>	<p><b>Аннотация:</b> Статья посвящена теме советско-китайского управления КВЖД, которая до сих пор остается малоизученной, полной противоречий. Несмотря на разнообразные исследования по истории КВЖД, остается ряд вопросов, которые нуждаются в уточнении: чем была КВЖД для СССР и Китая, был ли паритет действительным, а не номинальным, насколько обоснованными были претензии советской и китайской сторон друг к другу, в чем интересы сторон совпадали. В статье на основе неопубликованных архивных источников, в частности протоколов заседания Правления и Управления КВЖД из Российского государственного исторического архива, рассматриваются точки зрения как советской, так и китайской сторон на деятельность и значение КВЖД, проанализирован состав Правления и Управления КВЖД, служащих и рабочих дороги с советским и китайским гражданством, выявлены случаи нарушения паритета. Автор приходит к выводу, что совместное советско-китайское управление КВЖД столкнулось с рядом проблем, связанных как со значительными политическими, социальными, культурными различиями двух стран, так и международной и внутриполитической ситуацией. Обе стороны подозревали друг друга в нарушении паритета и превышении полномочий, по-разному относились к вопросам иерархии. Кроме языковых трудностей и проблем межкультурной коммуникации, свою роль сыграли неясные перспективы положения СССР в Северной Маньчжурии, возросший китайский национализм и стремление китайцев освободиться от иностранной зависимости. Тем не менее, как советская, так и китайская стороны показали себя прагматиками и реалистами, используя различные стратегии укрепления и удержания власти на КВЖД.</p>
<p><b>Об авторе:</b> д.и.н., доцент, профессор кафедры международных отношений, медиалогии, политологии и истории, Санкт-Петербургский государственный экономический университет</p> <p>e-mail: mary_krot@mail.ru</p>	
<p><b>Ключевые слова:</b> Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД); советско-китайское управление; СССР; Китайская Республика; Северная Маньчжурия; 1920-е гг.; Российский государственный исторический архив (РГИА)</p>	

Тема советско-китайского управления КВЖД до сих пор остается малоизученной, полной противоречий. Еще в 1920-х гг. среди русской эмиграции утвердилось мнение, что фактически КВЖД находится «в руках советской власти», и для «пресечения разрушительных работ в Китае действительным средством является только полное изгнание советских агентов из Маньчжурии»<sup>1</sup>. Отдель-

ные китайские историки утверждают, что созданная после 1924 г. система управления КВЖД «явно ущемляла права и интересы китайской стороны», хотя они и признают, что именно китайская сторона была ответственна за нарушение действовавших международных договоров<sup>2</sup>. В работах современных

<sup>1</sup> Урядова А.В. Руководство РОВС и советско-китайские отношения второй половины 1920-х годов // Вестник ДВО РАН. 2010. №2(150). С. 37. [Uryadova, A.V. Rukovodstvo ROVS i sovetsko-kitaiskie otnosheniya vtoroi poloviny 1920 godov (ROVS Leadership and Soviet-Chinese Relations of the Second Half of the 1920's) // Vestnik DVO RAN (Bulletin of DVO RAN), 2010, Vol. 2(150), p. 37.]

<sup>2</sup> Писарев А.А. Советско-китайский конфликт 1929 года: причины и последствия / Синьхайская революция и республиканский Китай: век революций, эволюций и модернизаций. М.: ИВ РАН, 2013. С. 191. [Pisarev, A.A. Sovetsko-kitaiskii konflikt 1929 goda: prichiny i posledstviya (The Soviet-Chinese Conflict of 1929: Causes and Consequences) / Sin'khaiskaya revolyutsiya i respublikanskii Kitai: vek revolyutsii, evolyutsii i modernizatsii (Xinhai Revolution and Republican China: a Century of Revolutions,

исследователей история КВЖД и совместно-го управления рассматривается через призму международных отношений, советской политики в Китае, советско-китайских конфликтов<sup>3</sup>, где даются разные оценки советско-китайского управления КВЖД. Н.А. Аблова в своей работе указывает, что итоги совместного управления за 1924-1928 гг. «оказались не очень утешительными», однако вину за это возлагает на китайскую администрацию, которая «в большей степени дезорганизовывала нормальную работу дороги»<sup>4</sup>. М. Алексеев писал об «отвратительном хозяйничанье советских представителей» на КВЖД, в ре-

Evolution and Modernizations). Moscow: IV RAN, 2013. P. 191.]

- <sup>3</sup> Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: Русская панорама, 2005. [Ablova, N.E. KVZhD i rossiiskaya emigratsiya v Kitae: mezhdunarodnyye i politicheskie aspekty istorii (pervaya polovina XX veka) (CER and Russian Emigration in China: International and Political Aspects of History (The First half of the Twentieth Century)). Moscow: Russkaya panorama, 2005.]; Дацышен В.Г. «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «конфликт на КВЖД 1929 г.»: сравнительно-исторический анализ советской политики // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. № 4. С. 67-82 [Datsyshen, V.G. «Konflikt na KVZhD 1926 g.» i «konflikt na KVZhD 1929 g.»: sravnitel'noistoricheskii analiz sovetskoi politiki ("The Conflict on the CER in 1926" and "the Conflict on the CER 1929": Comparative Analysis) // *Comparative Politics Russia*, 2018, No. 4, pp. 67-82]; Системная история международных отношений. В 4 т. 1918-2000 / Под ред. А.Д. Богатурова. Т. 1. М.: Московский рабочий, 2000. [Sistemnaia istoriia mezhdunarodnykh otnoshenii v chetyrekh tomakh. Sobytiia i dokumenty (System History of International Relations in Four Volumes. Events and Documents) 1918-2000. Ed. by A.D. Bogaturov. V. 1. Moscow, 2000.]
- <sup>4</sup> Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: Русская панорама, 2005. С. 176. [Ablova, N.E. KVZhD i rossiiskaya emigratsiya v Kitae: mezhdunarodnyye i politicheskie aspekty istorii (pervaya polovina XX veka) (CER and Russian Emigration in China: International and Political Aspects of History (The First half of the Twentieth Century)). Moscow: Russkaya panorama, 2005. P. 176.]

зультате которого было создано «типично китайское массовое «кормление», разлагающе действовавшее на весь аппарат»<sup>5</sup>. Большинство исследователей в своих работах подчеркивают превышение полномочий советской стороной<sup>6</sup>. Н.Н. Аблажей в статье о советско-китайском конфликте упоминает о том, что «фактически ... во второй половине 1920-х гг. дорога почти полностью превратилась в советское предприятие»<sup>7</sup>. Вопрос о паритете на КВЖД поднимался В.М. и М.В. Крюковыми в их исследованиях о советской политике в Китае в 1920-е гг. и истории советско-китайского конфликта на КВЖД 1929 г., где на основе уникальных источников был дан всесторонний взвешенный анализ ситуации на КВЖД<sup>8</sup>.

- <sup>5</sup> Алексеев М. Советская военная разведка в Китае и хроника «китайской смуты» (1922-1929). М.: Кучково поле, 2010. С. 311. [Aleksseev, M.M. Sovetskaya voennaya razvedka v Kitae i khronika "kitaiskoi smuty" (1922-1929) (Soviet Military Intelligence in China and the Chronicle of the "Chinese Turmoil" (1922-1929)). Moscow: Kuchkovo pole, 2010. P. 311.]
- <sup>6</sup> Крюкова М.В. Советское присутствие на КВЖД в 1924-1935 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 139-150. [Krutova, M.V. Sovetskoe prisutstvie na KVZhD v 1924-1935 gg. (The Soviet Presence in the CER in 1924-1935) // *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2013, No. 1, pp. 139-150.]; Молодяков В.Э. Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891-1945): историческое исследование. М.: АСТ: Астрель: Хранитель, 2006. 447 с. [Molodyakov, V.E. Rossiya i Yaponiya: rel'sy gudyat. Zheleznodorozhnyi uzel rossiiskoyaponskikh otnoshenii (1891-1945) (Russia and Japan: the Rails are Humming. Railway Junction of Russian-Japanese Relations (1891-1945)). Moscow: AST, 2006.]; Яхимович С.Ю. Советские граждане в Северной Маньчжурии (1924-1935 гг.). Хабаровск: ДВУИ МВД России, 2015. [Yakhimovich, S.U. Sovetskie grazhdane v Severnoi Manchzhurii (1921-1935 gg.) (Soviet Citizens in Northern Manchuria (1924-1935)). Khabarovsk: DVUI MVD, 2015.]
- <sup>7</sup> Аблажей Н.Н. Конфликт на КВЖД и его последствия // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2006. Т. 5. Вып. 1. С. 57. [Ablazhei, N.N. Konflikt na KVZhD i ego posledstviya (The Conflict on the CER and Its Consequences) // *Vestnik NGU*, 2006, No. 5(1), p. 57.]
- <sup>8</sup> Крюков В.М., Крюков М.В. Весна и осень революционной дипломатии. Первое деся-

Однако необходимо прояснить ряд вопросов, которые остались вне поля зрения исследователей: чем была КВЖД для СССР и Китая, был ли паритет действительным, какова была практика совместного управления, насколько обоснованными были претензии советской и китайской сторон друг к другу, в чем интересы сторон совпадали. Представляется необходимым, используя неопубликованные архивные документы, в частности, протоколы заседаний Правления КВЖД, эмигрантские источники, уточнить особенности советско-китайского управления дорогой на паритетных началах, проанализировать состав Правления и Управления КВЖД, выявить случаи нарушения паритета, рассмотреть точки зрения как советской, так и китайской сторон на деятельность и значение КВЖД. Проблема паритета на КВЖД была тесно увязана с целями советской политики в Маньчжурии и националистической внешней политикой Нанкина, направленной на ликвидацию системы неравноправных соглашений. Одним из аспектов этой темы является явное противоречие между декларативными лозунгами СССР – уничтожения особых прав и привилегий империалистических держав в Китае – и имперскими практиками советских представителей. Поэтому в статье предпринята попытка очистить оценку совместного управления КВЖД от идеологических напластований с помощью детализации исторического материала, анализа состава Правления КВЖД, практики решения спорных вопросов, выявления закономерностей, обстоятельств и факторов, повлиявших на специфику совместного управления.

---

титетие советской политики в Китае. Т. 2: 1922-1926 гг. М.: Памятники исторической мысли, 2015. [Kriukov, V.M.; Kriukov, M.V. *Vesna i osen' revoliutsionnoi diplomatii: Pervoe desiatiletie sovetskoj politiki v Kitae*. (Spring and Autumn of Revolutionary Diplomacy: The First Decade of Soviet Politics in China). Vol. 2.: 1922-1926. Moscow: Pamiatniki istoricheskoi mysli, 2015]; Крюков В.М., Крюков М.В. КВЖД 1929: Взрыв, которого ждали, и его эхо. М.: ИВ РАН, 2017. [Kriukov, V.M.; Kriukov, M.V. *Vzryv, kotorogo zhdali, i ego echo* (The Explosion, Which Was Expected, and Its Echo). Moscow: IV RAN, 2017.]

Совместное советско-китайское управление КВЖД было установлено Пекинским соглашением между СССР и Китайской Республикой (КР) 31 мая 1924 г. и Мукденским соглашением между правительством СССР и автономным правительством трех восточных провинций КР 20 сентября 1924 г.<sup>9</sup> Эти соглашения определили коммерческий характер КВЖД, право выкупа дороги Китаем, условия бесплатной передачи КВЖД китайскому правительству. Согласно Мукденскому соглашению, высшее управление делами дороги было возложено на Правление КВЖД в составе 10 членов, из которых 5 назначались китайским правительством и 5 – правительством СССР. Председателя Правления КВЖД назначало китайское правительство, товарища (заместителя) председателя Правления – правительство СССР. Управляющий дорогой был гражданином СССР, два его помощника – гражданами СССР и Китая. Начальники различных служб и отделов дороги назначались Правлением КВЖД, причем, если начальником службы являлся китайский гражданин, его помощником должен был быть советский гражданин и наоборот. Служащие дороги также должны были назначаться по принципу равномерного распределения (паритета).

Это позволило советским представителям заявить о том, что соглашение с СССР открыло «эру освобождения Китая от иностранного засилья, эпоху борьбы китайского народа за политическую независимость своей страны»<sup>10</sup>. Однако, надо заметить, что уже с 1920 г. существовала форма совместного управления КВЖД: 2 октября 1920 г. между Русско-Азиатским банком и китайским правительством состоялось «допол-

<sup>9</sup> Советско-китайские отношения, 1917-1957 гг.: Сб. документов. М.: Изд-во вост. лит., 1959. С. 94-98. [Sovetsko-kitaiskie otnosheniya, 1917-1957: sbornik dokumentov (Soviet-Chinese Relations, 1917-1957: Collection of Documents). Moscow: Izdatel'stvo vostochnoi litratury, 1959. Pp. 94-98.]

<sup>10</sup> Тринадцатая годовщина китайской революции // Новости жизни (Харбин). 1924. 10 октября. С. 1 [Trinadtsataya godovshchina kitaiskoi revoliutsii (Thirteenth Anniversary of the Chinese Revolution) // *Novosti zhizni*. Harbin, 1924. 10th October. P. 1.]

нительное соглашение о контракте на постройку и эксплуатацию КВЖД»<sup>11</sup>, согласно которому в состав Правления Общества КВЖД вошли, кроме Председателя - китайца, еще четыре китайских представителя, двое китайцев вошли в Ревизионный комитет. Это же соглашение установило принцип «справедливого разделения должностей на дороге между русскими и китайцами». В соглашении подтверждалось, что Управляющим дорогой должно быть «лицо русской национальности», а помощником его должен быть китаец. Такое же правило паритета было установлено для важнейших служб Управления дорогой.

Советская сторона всячески подчеркивала отличия новой советской политики в отношении КВЖД: превращение КВЖД в чисто коммерческое предприятие, установление в ее управлении равенства двух сторон, признание за китайским правительством права досрочного выкупа. Еще во время советско-китайских переговоров в одной из своих речей в Пекине 18 сентября 1923 г. Л.М. Карахан подчеркнул: «КВЖД была дорогой насилия и нарушения прав китайского народа. ...Мы должны сделать ее проводником культуры, должны заставить ее служить развитию братских отношений между обоими народами и к процветанию области, через которую дорога пролегает»<sup>12</sup>. Однако в переписке с Г.В. Чичериным Л.М. Карахан 10 марта 1924 г. недвусмысленно писал о декларативном характере паритета: «Мы сохранили в своих руках все те права и льготы, которые имелись, согласно устава, у русского правительства»<sup>13</sup>. Для Карахана

главным было то, что советская сторона будет определять бюджет дороги, а это, по его словам, было «основным орудием нашего давления на китайцев, на служащих, на все судьбы дороги»<sup>14</sup>. Отчасти он оказался прав, и советская сторона активно использовала инструменты нажима и подкупа по отношению к китайцам.

В октябре 1924 г. было сформировано новое Правление КВЖД, состоявшее из китайских и советских представителей<sup>15</sup>. Стоит подчеркнуть, что с китайской стороны в высших административных органах КВЖД и ОРВП было немало так называемых «харбинских китайцев», которые хорошо знали русский язык, русские порядки и особенности. Это были инженеры, окончившие Институт путей сообщения в Петербурге – такие, как Фань Цигуань, Чен Хань<sup>16</sup>, и так называемый «посев генерала Хорвата». Так называли китайцев, воспитывавшихся в русских семьях еще при Управляющем КВЖД Д.Л. Хорвате, который руководил дорогой с 1903 по 1918 гг. Тогда, в 1910-х гг. российская администрация КВЖД надеялась, что «харбинские китайцы» станут носителями русской культуры, будущими администраторами русской Маньчжурии. В 1911 г. в Харбинских коммерческих училищах были созданы китайские классы, где учились дети китайских чиновников – 9 девочек и 20 мальчиков. Китайских детей привезли из разных частей Китая – Шанхая, Чифу, Мукдена и других городов и сначала поместили в русские семьи, где их учили русскому

<sup>11</sup> Краткий обзор работы КВЖД и края. Харбин: типография КВЖД, 1928-1929. С. 8. [Kratkii obzor raboty KVZhD i kraia (A Brief Overview of the Work of CER and the Region). Harbin: tipografiya KVZhD, 1928-1929. P. 8].

<sup>12</sup> Архив внешней политики Российской Федерации (АВП РФ). Ф.04. Оп.22. П.164. Д. 29. Л. 87. [Archive of Foreign Policy of the Russian Federation (AVP RF). F. 04. Op. 22. P. 164. D. 29. L. 87.]

<sup>13</sup> Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. Караханом: документы, август 1923 г.–1926 г. / Сост., отв. ред. А.И. Картунова. М.: Наталис, 2008. С. 186. [Perepiska, I.V. Stalina i G.V. Chicherina

s polpredom SSSR v Kitae L.M. Karakhanom: dokumenty, avgust 1923 g. – 1926 g. (Correspondence of J. Stalin and G.V. Chicherin with the Plenipotentiary Representative of the USSR in China L.M. Karakhan: Documents, August 1923-1926). Ed. by A.I. Kartunova. Moscow: Natalis, 2008. P. 186.]

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 9. Д. 1382. Л. 105. [Russian State Historical Archive (RGIA). F. 323. Op. 9. D. 1382. L. 105.]

<sup>16</sup> Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 381. Оп. 1. Д. 591. Л. 1376. [Central State Historical Archive of St. Petersburg (TsGIA SPb). F. 381. Op. 1. D. 591. L. 1376.]

языку. Почти все они успешно закончили училище, многие впоследствии поступили и закончили Харбинский политехнический институт или Юридический факультет, сделали успешную карьеру<sup>17</sup>.

Представителей, командированных из СССР на КВЖД, было не так много: из 1127 человек, принятых на КВЖД с 3 октября 1924 г. по 4 марта 1926 г., командированных из СССР было принято только 53 чел., практически все были направлены для работы в Правление и Управление КВЖД на высшие должности<sup>18</sup>. Однако советские представители, командированные на КВЖД, не задерживались на своих постах, что нарушало нормальную работу Правления. За неполных пять лет с 1924 по 1929 гг. на посту товарища председателя Правления КВЖД (товпреда) сменилось 6 человек: Л.П. Серебряков (с 3 октября по 17 декабря 1924 г.), В.П. Поздеев (с 17 декабря 1924 по 1 мая 1925 г.), И.П. Грандт (с 1 мая по 1 ноября 1925 г.), Л.А. Саврасов (1 ноября 1925 г. – 21 ноября 1926 г.), М.М. Лашевич (21 ноября 1926 г. – 1 сентября 1928 гг.), В.Г. Чиркин (1 октября 1928 – 23 июля 1929 гг.). За это же время сменилось 10 членов Ревизионного комитета и 15 членов Правления. Многие даже не успевали вникнуть в дела КВЖД, совмещая свои должности с работой по дипломатической, партийной или разведывательной линии.

КВЖД рассматривалась как инструмент экономического и политического влияния Советской России в Маньчжурии. Л.М. Карахан видел главный интерес СССР в том, чтобы «пользуясь КВЖД, развивать народное хозяйство Приморья», содействуя, таким образом, развитию советского Дальнего Востока<sup>19</sup>. И.В. Сталин в беседе с

Г. Беседовским 23 октября 1927 г. проговорился: «Какие доводы за продолжение нашего пребывания на КВЖД? Это – доход от КВЖД и сохранение там базы своего влияния в Северной Маньчжурии, благодаря советским служащим на КВЖД»<sup>20</sup>. Однако деятельность советских представителей на КВЖД столкнулась с возросшим китайским национализмом, с требованиями китайцев уважать их законы и суверенитет. Китайцы настаивали на соблюдении интересов Китая в распределении доходов КВЖД, обвиняя СССР в «жестокости русского империализма». С другой стороны, советские служащие КВЖД считали, что Китай «получил повинину русского имущества, не вложив никаких трудов»<sup>21</sup>.

Свою роль сыграли культурные различия двух стран. Так, споры о терминологии и об обязанностях дубаня (председателя Правления КВЖД) начались задолго до октября 1924 г. и продолжались при совместном советско-китайском управлении. Китайцы называли председателя Правления КВЖД «главным начальником для всей дороги», «лицом первостепенной важности» и считали, что все дела о приеме, увольнении, повышении, понижении по службе, расходах денежных сумм должны были быть в ведении непосредственно председателя Правления КВЖД<sup>22</sup>. Советская сторона Правления утверждала, что взгляд на права и обязанности дубаня неправилен, противоречит Мукденскому соглашению, и настаивала на совместном ведении дел и решении всех вопросов Председателем и товпредом<sup>23</sup>.

(Correspondence of J. Stalin and G.V. Chicherin with the Plenipotentiary Representative of the USSR in China L.M. Karakhan: Documents, August 1923-1926). Ed. by A.I. Kartunova. Moscow: Natalis, 2008. P. 244.]

<sup>17</sup> Харбинские коммерческие училища КВЖД. 1973. № 11. С. 24. [Kharbinskie kommercheskie uchilishcha KVZhD (Harbin Commercial Schools of CER). 1973. No. 11. P. 24.]

<sup>18</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 330. Л. 194. [РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 330. Л. 194.]

<sup>19</sup> Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. Караханом: документы, август 1923 г. – 1926 г. / Сост., отв. ред. А. И. Каргунова. М.: Нагалис, 2008. С. 244. [Perepiska I.V. Stalina i G.V. Chicherina s polpredom SSSR v Kitae L.M. Karakhanom: dokumenty, avgust 1923g. – 1926 g.

<sup>20</sup> Беседовский Г. На путях к термидору. М.: Современник, 1997. С. 251. [Besedovskii, G. Na putyach k termidoru (On the Way to Thermidor). Moscow: Sovremennik, 1997. P. 251.]

<sup>21</sup> Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 5881. Оп. 1. Д. 729. Л. 77. [State archive of the Russian Federation (GARF). F. 5881. Op. 1. D. 729. L. 77.]

<sup>22</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 225. Л. 1. [РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 225. Л. 1.]

<sup>23</sup> Ibid. L. 16.

Дело в том, что Правление КВЖД хотя и считалось высшим органом, утверждавшим все важные решения, но фактически дорогой руководил Управляющий КВЖД. Г.В. Чичерин прямо писал Я.Э. Рудзутаку 21 февраля 1925 г.: «Один из основных вопросов нашей политики на КВЖД есть отношения между Управляющим и Правлением. Управляющий наш, Правление же паритетное, поэтому наша политика должна быть направлена на то, чтобы увеличивать значение Управляющего в ущерб Правлению»<sup>24</sup>. Так и случилось. Повестка заседаний Правления КВЖД состояла обыкновенно из 50–60 пунктов, причем даже незначительный вопрос вызывал длительные прения. Обыкновенной практикой было откладывание нерешенных проблем из-за отсутствия кворума из 7 человек (советские члены Правления часто отсутствовали из-за командировок в Москву или отзыва представителей, а назначение новых членов зачастую затягивалось). Таким образом работа Правления КВЖД была практически парализована, и ключевые решения по всем вопросам принимал советский Управляющий дорогой, чем были недовольны китайцы, расценивавшие это как превышение полномочий советской стороны. Так, в октябре 1929 г. в «Китайском экономическом журнале» (издание Промышленного бюро при Министерстве торговли и промышленности Нанкинского правительства в Шанхае) анализировалась работа совместного управления КВЖД: «Власть Председателя Правления или дубаня была лишь номинальной. Реальная власть была в руках Управляющего дорогой. Необходимо подчеркнуть, что русские, несмотря на свою простоватость и бесхитрость, выявили большое умение в деле разрешения вопросов дипломатического характера. <...> Когда

выяснилось, что фактически Правление не может функционировать в качестве административного органа, то все как мелкие, так и крупные вопросы перешли в ведение Управляющего, который стал единой верховной властью на дороге»<sup>25</sup>. Скорее всего, идея паритета не воспринималась всерьез советскими представителями. А.И. Емшанов, Управляющий КВЖД с 1926 по 1929 г., а затем товарищ Председателя Правления КВЖД в 1930–1931 гг., в письме народному комиссару путей сообщения СССР в апреле 1931 г. писал с раздражением: «Китайцы стремятся убить дорогу как рентабельное коммерческое предприятие и, кроме того, теперь же вытеснить нас фактически из Управления дорогой путем создания параллельного аппарата, дублированием должностей» Здесь же он сообщал о главных претензиях китайцев – «паритет и самостоятельные действия Управляющего дорогой», указывал на то, что китайцы используют всякий повод, «чтобы сократить явочным порядком права Управляющего дорогой»<sup>26</sup>.

В трениях между советскими и китайскими служащими КВЖД особую роль сыграло непонимание китайских обычаев и практик. Советские представители, командированные из Москвы, часто неверно интерпретировали поведение и слова китайских руководителей, не понимая, что у китайцев иное понятие времени, статуса, отношения к службе. Инженер материальной службы КВЖД В.Ю. Массов, работавший на КВЖД с 1927 по 1929 гг., в докладе «КВЖД и особенности работы на ней», сделанном в Союзе русских инженеров в Германии 7 ноября 1929 г., говорил о советской и китайской частях КВЖД как о двух антиподах, говоривших на разных языках в прямом и переносном смысле: в частности, он использовал понятие «китайская грамота», потому что китайский язык, по его мнению, был мало приспособлен к железнодорож-

<sup>24</sup> Крюков В.М., Крюков М.В. Весна и осень революционной дипломатии. Первое десятилетие советской политики в Китае. Т. 2: 1922–1926 гг. М.: Памятники исторической мысли, 2015. С. 1058. [Kriukov, V.M.; Kriukov, M.V. *Vesna i osen' revoliutsionnoi diplomatii: Pervoe desiatiletie sovetsoi politiki v Kitae*. (Spring and Autumn of Revolutionary Diplomacy: The First Decade of Soviet Politics in China). Vol. 2.: 1922–1926. Moscow: Pamiatniki istoricheskoi mysli, 2015. P. 1058.]

<sup>25</sup> РГИА. Ф.323. Оп. 5. Д. 1355. Л. 206. [РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1335. Л. 206.]

<sup>26</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 613. Оп. 3. Д. 50. Л. 14–15. [Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). F. 613. Op. 3. D. 50. L. 14–15.]

ным и техническим терминам. Часто при переводе с русского на китайский и наоборот возникали противоречия и терялся смысл. Массов отмечал скрытный, малообщительный характер китайцев («любят больше слушать, чем говорить»), так что при контактах с ними было трудно определить, когда китаец говорит искренне: «Часто, если китайцу сообщалось что-либо не вполне ему приятное и желательное, он делал вид, что ему это невозможно понять»<sup>27</sup>. В итоге инженер заключил, что взаимного доверия двух сторон не было, а без доверия паритет на КВЖД был невозможен.

В любом случае обеим сторонам приходилось искать компромисс, так как КВЖД являлась чрезвычайно доходным коммерческим предприятием. Одним из главных условий паритета было равное разделение доходов от КВЖД. После долгих обсуждений на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 8 марта 1928 г. было решено 17 млн иен, находившихся на счетах Правления КВЖД, распределить поровну между обеими сторонами<sup>28</sup>. С 20 марта 1928 года по 20 июня 1932 года правительству СССР через Дальбанк и китайскому правительству через Банк Трех Восточных провинций и Пограничный банк были переведены одинаковые суммы – по 15 322 205, 46 золотых рублей<sup>29</sup>.

Внешне совместное советско-китайское управление выглядело благополучным – постоянные торжественные встречи и проводы тех или иных советских и китайских чиновников, официальные и неофициальные приемы, вечера, банкеты, торжественные речи, подчеркивание дружбы на пользу общему делу с отчетами в прессе. Паритет выражался в равном количестве китайских и советских служащих, делопроизводстве на русском и китайском языках, распределении средств от КВЖД между правительствами СССР и Китайской Республики. Даже неприсутственные дни на КВЖД были связаны как с русскими, так

и китайскими праздниками: кроме воскресений, выходными днями на КВЖД считались 7 праздников Китайской республики, 5 советских праздников и 6 православных. Однако на деле все было не так гладко. Китайцы считали, что паритет в действительности не соблюдался, имея в виду качественный состав служб. Так, например, из 745 старших агентов дороги (тех, кто получал больше 200 золотых руб. в мес.) на 1 января 1929 г. было 597 советских граждан и 148 китайских<sup>30</sup>. Всего на 1 января 1929 г. на КВЖД работало 23038 человек: 12986 советских граждан (56,78%) и 9882 человека с китайским подданством (43,22%) (остальные с невыясненным гражданством). В Управлении дороги работало 2769 человек, из них 1953 советских гражданина (70, 58%) и 572 китаец (20,7%), а также 240 русских с китайским подданством. На линии работало 20268 человек, из них 11033 советских граждан (54,88%) и 8565 китайцев (в том числе 1077 русских китайских подданных)<sup>31</sup>. В такой диспропорции китайцы усматривали «ущемление прав».

С другой стороны, китайцы, принятые на дорогу, с удовольствием пользовались всеми привилегиями службы на КВЖД: бесплатными квартирами, проездом по КВЖД, медицинским обслуживанием, школами, курортами, пособиями на погребения членов семьи, пособиями по инвалидности, при увольнении по болезни и т.д. Высшие агенты получали высокие оклады, занимали роскошные особняки, пользовались спецвагонами, роскошными автомобилями. По китайской традиции, начальник любого уровня принимал на работу «своих» людей, часто без всякого образовательного ценза и опыта. В одном из эмигрантских агентурных донесений из Харбина генералу Д.Л. Хорвату за 1927 г. сообщалось о низком уровне китайского персонала: «За исключением единиц (например, инженер Фань Цигуань, Лю Вэнь, Го Фумянь и еще несколько лиц) на своих местах только низшие служащие и

<sup>27</sup> ГАРФ. Ф. 5856. Оп. 1. Д. 272. Л. 3. [GARF. F. 5856. Op. 1. D. 272. L. 3.]

<sup>28</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 676-2. Л. 5. [PGASPI. F. 17 Op. 3. D. 676-2. L. 5.]

<sup>29</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1042. Л. 68-69. [PGIA. F. 323. Op. 5. D. 1042. L. 68-69.]

<sup>30</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 447. Л. 139. [PGIA. F. 323. Op. 11. D. 447. L. 139.]

<sup>31</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1243. Л. 2. [PGIA. F. 323. Op. 5. D. 1243. L. 2.]

драгоманы. <...> Главное – большие оклады получай, не мешай и молчи»<sup>32</sup>.

Советские представители умело играли на прагматизме и меркантильности китайцев, давая замаскированные взятки высшим чиновникам (консул СССР в Харбине Орлов писал о заражении китайцев «гнуснейшей язвой лихоимства»<sup>33</sup>), активно использовали неформальные связи с китайцами, перенимали китайский стиль деловых отношений для установления контактов – разнообразные подарки и подношения, обеды в ресторанах и т.п. Н.С. Байтелин, старослужащий, работавший в Правлении КВЖД, писал генералу Д.Л. Хорвату 8 апреля 1926 г. об «обработке» председателя Ревизионного комитета КВЖД Чен Ханя: «Большевики курят ему фирмам, поют дифирамбы, что он самый умный, интеллигентный из китайцев, что он является единственным китайцем, с которым можно работать, что его давно знают и ценят в Москве и т.п. Ему делаются многочисленные одолжения, вроде проведения 5 тысяч рублей лично присвоенных [денег] и много другого. Эгоистичный, завистливый, алчный и ограниченный Чен Хань попался на эту удочку. Он считает, что при всяком положении место на дороге ему будет сохранено, и поэтому у него теперь большой альянс с советской администрацией КВЖД»<sup>34</sup>. По словам эмигрантов, советские агенты сумели завербовать в Харбине большинство китайских чиновников во всех почти органах и учреждениях<sup>35</sup>.

Надо сказать, что в первые четыре года совместного управления численность служа-

щих КВЖД возросла почти на 7 тыс. человек. Кроме того, среди командированных из СССР специалистов было немало людей, которые не имели никакого отношения к железнодорожной деятельности – профсоюзных и партийных лидеров, которые официально числились служащими КВЖД и получали жалованье. В.Ю. Массов сообщал в своем докладе: «Целый ряд лиц советского облика, занимая ответственные посты, не соответствовали своему назначению. На должности начальника канцелярии материальной службы и секретаря начальника службы, в руках которого сосредоточен фактически весь наличный состав слуг (до 800 чел.) – сидел сравнительно молодой парнишка, который был не только без всякого образования, но про которого я даже с уверенностью не мог сказать, был ли он вообще в состоянии написать самостоятельно какую-либо бумажку самого простого содержания»<sup>36</sup>.

Кроме того, КВЖД стала основной базой для советских спецслужб благодаря возможности устройства своих резидентов на официальные должности агентов для поручений, секретарей, коммерческих агентов с бесплатным проездом по КВЖД и беспрепятственным передвижением по всему Китаю. В разведывательную работу были втянуты драгоманы и переводчики с китайского и японского языков, члены партийных и профсоюзных, комсомольских организаций (подпольных), разделенных на пятки. Из документов бывших работников КВЖД, коммунистов и комсомольцев, прибывших в СССР в 1930-х гг., можно узнать, что все они так или иначе были связаны с различными спецзаданиями в Маньчжурии: содержали конспиративные квартиры, собирали различные данные, разрабатывали чертежи, переправляли людей и материалы. Несомненно, китайцы догадывались о наличии разветвленной сети агентов советских разведок на КВЖД, тайной работе советских профсоюзов и т.п. В сборе информации о действиях СССР помогали русские эмигранты, в т. ч. и служащие китайской полиции. Так, в руки одного из русских эмигрантских деятелей Н.А. Митаревского попали докумен-

<sup>32</sup> Государственный музей-заповедник (ГМЗ) «Петергоф». Ф. Архив музея семьи Бенуа. ПДМБ 4976 – ар. Л.1. [State Museum-reserve (GMZ) “Peterhof”. F. Archives of the Museum of the Benois family. PDMB 4976-ar. L. 1.]

<sup>33</sup> АВР РФ. Ф. 0100. Оп. 12. П. 18. Д. 5. Л. 143. [AVP RF. F. 0100. Op. 12. P. 18. D. 5 L. 143.]

<sup>34</sup> ГМЗ «Петергоф». Ф. Архив музея семьи Бенуа. ПДМБ 4428-ар. Л. 1. [GMZ “Peterhof”. F. Archives of the Museum of the Benois family. PDMB 4428-ar. L. 1.]

<sup>35</sup> Мартынов Н.А. Воспоминания [Martynov N.A. Memoirs] //Collection of N.A. Martynov. Box #1. Bahmeteff Archive. Rare Book & Manuscript Library, Columbia University in the City of New York.

<sup>36</sup> ГАРФ. Ф. 5856. Оп. 1. Д. 272. Л. 7. [GARF. F. 5856. Op. 1. D. 272. L. 7.]

ты советской разведки, в частности, письмо советского резидента Северского (наст. имя Влас Степанович Рахманин – М.К.) от 15 мая 1926 г.: «КВЖД при персональном сращивании представляет для нас большой интерес. Там много свежих, ценных, пропадающих для нас материалов. Нередки поездки агентов и партийцев для обследования районов. <...> 11 мая у Москвича встретился с Н. (Управляющим дорогой А.И. Емшановым – М.К.). Говорили о: 1. Использование материалов; 2. Обработка прессы; 3. Использование командировок агентов дороги и организации их; 4. Устройство лиц в Управление, на линии и в агентствах; 5. Денежная поддержка»<sup>37</sup>.

Работа КВЖД сопровождалась серией скандалов, связанных с работой Коминтерна, партийных и комсомольских организаций, спецслужб в Маньчжурии. Одно из громких дел было связано с генералом Ян Чжо, членом Ревизионного комитета КВЖД, одним из «харбинских китайцев»: еще мальчиком он был подобран во время русско-японской войны, крещен, после революции предложил свои услуги Чжан Цзолину, и тот назначил его в Ревизионный комитет КВЖД<sup>38</sup>. Считалось, что он был завербован советскими спецслужбами, участвовал в подготовке заговора против Мукденского правительства, который был раскрыт, а Ян Чжо казнен 4 января 1927 г. При обыске у него были найдены компрометирующие документы и большие суммы денег якобы «в обмен на услуги Москве»<sup>39</sup>. Другим крупным событием стал «налет» китайской полиции на Генеральное консульство СССР в Харбине 27 мая 1929 г., где были арестованы служащие КВЖД, обвиненные в «антиправительственной работе». Все задержанные были признаны судом «виновными в устройстве незаконного коммунистического собрания, целью которого была разработка ряда действий,

направленных против китайской революции», осуждены на различные сроки карательной тюрьмы – от 2 до 9 лет<sup>40</sup>.

Позже собранные материалы стали основанием для обвинений СССР во вмешательстве во внутренние дела Китая и распространении коммунистической пропаганды. Харбинская газета «Русское слово» в номере от 2 июня 1929 года в статье под заголовком «В китайских кругах» отмечала, что «вещественные доказательства и документы ... выдвигают вопрос о возглавлении Управления дорогой китайцем», что «советский подданный на посту управляющего КВЖД не свободен от преступных посторонних влияний»<sup>41</sup>. 10 июля 1929 г. Управляющий дорогой А.И. Емшанов и его помощник А.А. Эйсмонт были отстранены от своих обязанностей Председателем Правления дороги Люй Жунхуанем и заменены китайскими гражданами. Мотивами для увольнения стал их отказ согласиться с подписью дел совместно с китайским помощником – это было расценено как превышение советской стороной своих прав<sup>42</sup>.

В совместном советско-китайском управлении КВЖД в 1924-1929 гг. существовали разногласия, связанные с вопросом о паритете на КВЖД, качественным составом и диспропорцией советских и китайских рабочих и служащих, функциями Председателя Правления и Управляющего КВЖД. Отношения нельзя было назвать гармоничными, а заявленный паритет носил, скорее, декларативный характер. Совместное советско-китайское управле-

<sup>37</sup> ГАРФ. Ф. 5881. Оп. 1. Д. 390. Л. 86. [GARF. F. 5881. Op. 1. D. 390. L. 86.]

<sup>38</sup> ГАРФ. Ф. 5881. Оп. 1. Д. 729. Л. 23. [GARF. F. 5881. Op. 1. D. 729. L. 23.]

<sup>39</sup> Заря (Харбин). Юбилейный номер. 1940. 6 октября. С. 27. [Zarya (Dawn). Anniversary issue. Harbin, 1940. 6th October. P. 27.]

<sup>40</sup> Процесс 38. Стенограмма процесса 38 граждан, арестованных при налете 27 мая 1929 года на советское консульство в Харбине, ОРВП. Харбин: изд. «Харбин обсервер», 1929. [Process 38. Stenogramma processa 38 grazhdan, arestovannykh pri nalete 27 maya 1929 goda na sovetskoe konsul'stvo v Harbine, ORVP (Process 38. Transcript of the Trial of 38 Citizens Arrested in the May 27, 1929 during the Raid on the Soviet Consulate in Harbin, ORVP). Harbin: Harbin Observer, 1929.]

<sup>41</sup> Русское слово (Харбин). 1929. 2 июня. С. 3. [Russkoe slovo (Russian Word). Harbin, 1929. 2nd June. P. 3.]

<sup>42</sup> Гун бао (Харбин). 1929. 10 июля. Экстренный выпуск. С. 1. [Gun-bao. Harbin, 1929. 10th July. P. 1.]

ние КВЖД столкнулось с рядом проблем, связанных как со значительными политическими, социальными, культурными различиями двух стран, так и международной и внутривосточной ситуацией. Обе стороны подозревали друг друга нарушении паритета и превышении полномочий, по-разному относились к вопросам иерархии. Кроме языковых трудностей и проблем межкультурной коммуникации, свою роль сыграли неясные перспективы положения СССР в Северной Маньчжурии, возросший китайский национализм и стремление китайцев освободиться от иностранной зависимости. Тем не менее, как советская, так и китайская стороны показали себя прагматиками и реалистами, используя различные стратегии укрепления и удержания власти на КВЖД.

#### Литература:

- Аблазей Н.Н.* Конфликт на КВЖД и его последствия // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2006. Т. 5. Вып. 1.
- Аблова Н.Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: Русская панорама, 2005.
- Алексеев М.* Советская военная разведка в Китае и хроника «китайской смуты» (1922-1929). М.: Кучково поле, 2010.
- Беседовский Г.* На путях к термидору. М.: Современник, 1997.
- Дацзышен В.Г.* «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «конфликт на КВЖД 1929 г.»: сравнительно-исторический анализ советской политики // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. № 4. С. 67-82.
- Кротова М.В.* Советское присутствие на КВЖД в 1924-1935 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 139-150.
- Крюков В.М., Крюков М.В.* Весна и осень революционной дипломатии. Первое десятилетие советской политики в Китае. Т. 2: 1922-1926 гг. М.: Памятники исторической мысли, 2015.
- Крюков В.М., Крюков М.В.* КВЖД 1929: Взрыв, которого ждали, и его эхо. М.: ИВ РАН, 2017.
- Молодяков В.Э.* Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891-1945): историческое исследование. М.: АСТ: Астрель: Хранитель, 2006. 447 с.
- Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. Караханом: документы, август 1923 г.-1926 г. / Сост., отв. ред. А.И. Картунова. М.: Наталис, 2008.
- Писарев А.А.* Советско-китайский конфликт 1929 года: причины и последствия / Синьхайская революция и республиканский Китай: век революций, эволюций и модернизаций. М.: ИВ РАН, 2013.
- Системная история международных отношений. В 4 т. 1918-2000 / Под ред. А.Д. Богатурова. Т. 1. М.: Московский рабочий, 2000.
- Советско-китайские отношения, 1917-1957 гг.: Сб. документов. М.: Изд-во вост. лит., 1959.
- Урядова А.В.* Руководство РОВС и советско-китайские отношения второй половины 1920-х годов // Вестник ДВО РАН. 2010. № 2(150).
- Якимович С.Ю.* Советские граждане в Северной Маньчжурии (1924-1935 гг.). Хабаровск: ДВЮИ МВД России, 2015.

#### References:

- Ablazhei, N.N.* Konflikt na KVZhD i ego posledstviya (The Conflict on the CER and Its Consequences) // Vestnik NGU, 2006, No. 5(1).
- Ablova, N.E.* KVZhD i rossiiskaya emigratsiya v Kitae: mezhdunarodnyye i politicheskie aspekty istorii (pervaya polovina XX veka) (CER and Russian Emigration in China: International and Political Aspects of History (The First half of the Twentieth Century)). Moscow: Russkaya panorama, 2005.
- Alekseev, M.M.* Sovetskaya voennaya razvedka v Kitae i khronika "kitaiskoi smuty" (1922-1929) (Soviet Military Intelligence in China and the Chronicle of the "Chinese Turmoil" (1922-1929)). Moscow: Kuchkovo pole, 2010.
- Besedovskii, G.* Na putyach k termidoru (On the Way to Thermidor). Moscow: Sovremennik, 1997.
- Datsyshen, V.G.* «Konflikt na KVZhD 1926 g.» i «konflikt na KVZhD 1929 g.»: sravnitel'noistoricheskii analiz sovetskoi politiki ("The Conflict on the CER in 1926" and "the Conflict on the CER 1929": Comparative Analysis) // Comparative Politics Russia, 2018, No. 4, pp. 67-82.
- Kriukov, V.M.; Kriukov, M.V.* Vesna i osen' revoliutsionnoi diplomatii: Pervoe desiatilietie sovetskoi politiki v Kitae. (Spring and Autumn of Revolutionary Diplomacy: The First Decade of Soviet Politics in China). Vol. 2.: 1922-1926. Moscow: Pamiatniki istoricheskoi mysli, 2015.
- Kriukov, V.M.; Kriukov, M.V.* Vzryv, kotorogo zhdali, i ego echo (The Explosion, Which Was Expected, and Its Echo). Moscow: IV RAN, 2017.
- Krotova, M.V.* Sovetskoe prisutstvie na KVZhD v 1924-1935 gg. (The Soviet Presence in the CER in 1924-1935) // Problemy Dal'nego Vostoka, 2013, No. 1, pp. 139-150.
- Molodyakov, V.E.* Rossiya i Yaponiya: rel'sy gudyat. Zheleznodorozhnyi uzel rossiisko-yaponskikh otnoshenii (1891-1945) (Russia and Japan: the Rails are Humming. Railway Junction of Russian-Japanese Relations (1891-1945)). Moscow: AST, 2006. 447 p.
- Perepiska, I.V.* Stalina i G.V. Chicherina s polpredom SSSR v Kitae L.M. Karakhanom: dokumenty, avgust 1923 g. - 1926 g. (Correspondence of J. Stalin and G.V. Chicherin with the Plenipotentiary Representative of the USSR in China L.M. Karakhan: Documents, August 1923-1926). Ed. by A. I. Kartunova. Moscow: Natalis, 2008.
- Pisarev, A.A.* Sovetsko-kitaiskii konflikt 1929 goda: prichiny i posledstviya (The Soviet-Chinese Conflict of 1929: Causes and Consequences) / Sin'khaiskaya revoliutsiya i respublikanskii Kitai: vek revoliutsii, evoliutsii i modernizatsii (Xinhai Revolution and Republican China: a Century of Revolutions, Evolutions and Modernizations). Moscow: IV RAN, 2013.
- Sistemnaia istoriia mezhdunarodnykh otnoshenii v chetyrekh tomakh. Sobytiia i dokumenty (System History of International Relations in Four Volumes. Events and Documents) 1918-2000. Ed. by A.D. Bogaturov. V. 1. Moscow, 2000.

Sovetsko-kitaiskie otnosheniya, 1917-1957: sbornik dokumentov (Soviet-Chinese Relations, 1917-1957: Collection of Documents). Moscow: Izdatel'stvo vostochnoi litratury, 1959.

Uryadova, A.V. Rukovodstvo ROVS i sovetsko-kitaiskie otnosheniya vtoroi poloviny 1920 godov (ROVS

Leadership and Soviet-Chinese Relations of the Second Half of the 1920's) // *Vestnik DVO RAN* (Bulletin of DVO RAN), 2010, Vol. 2(150).

Yakhimovich, S.U. Sovetskie grazhdane v Severnoi Manchzhurii (1921-1935 gg.) (Soviet Citizens in Northern Manchuria (1924-1935)). Khabarovsk: DVUI MVD, 2015.

DOI: 10.24411/2221-3279-2020-10027

## HISTORY LESSONS: FEATURES OF THE SINO-SOVIET MANAGEMENT OF CER IN THE 1920'S

Maria V. Krotova

*St. Petersburg State University of Economics,  
Saint Petersburg, Russia*

<p><b>Article history:</b> <i>Declared:</i> 21.10.2019 <i>Received:</i> 10.02.2020 <i>Accepted:</i> 20.03.2020</p>	<p><b>Abstract:</b> The article is devoted to the Sino-Soviet management of Chinese Eastern railway (CER), which still stays poorly studied, full of contradictions. Despite the variety of studies on the history of CER there is a number of questions that need clarification. What was CER for the USSR and China? Was the equal terms real, not nominal? How justified were the claims of the Soviet and Chinese sides to each other? On the basis of unpublished archival sources, (in particular, Russian State Historical Archive), the article examines the points of view of both the Soviet and Chinese sides on the activities and importance of the CER, analyzes the composition of the CER Board and Management, employees and workers with Soviet and Chinese citizenship, identifies cases of parity violation. The author comes to the conclusion that the joint Sino-Soviet management of CER faced a number of problems related to the political, social and cultural differences between the two countries, as well as the international and domestic political situation. Both sides suspected each other of violating parity and exceeding authority, and treated hierarchy issues differently. In addition to language difficulties and problems of intercultural communication, the unclear prospects of the USSR in Northern Manchuria and increased Chinese nationalism played a role. Nevertheless, both the Soviet and Chinese sides have shown themselves being pragmatists and realists, using various strategies to strengthen and keep power at the CER.</p>
<p><b>About the author:</b> Dr. of History, Professor, Department of International Relations, Medialogy, Political Science and History, St. Petersburg State University of Economics  e-mail: mary_krot@mail.ru</p>	
<p><b>Key words:</b> China-Eastern Railway (CER); Sino-Soviet management; USSR; Republic of China; Northern Manchuria; 1920's; Russian State Historical Archive (RGIA)</p>	

*Для цитирования:* Кротова М.В. Уроки истории: особенности советско-китайского управления КВЖД в 1920-е годы // *Сравнительная политика*. – 2020. – № 2. – С. 166-176.

DOI: 10.24411/2221-3279-2020-10027

*For citation:* Krotova, Maria V. Uroki istorii: osobennosti sovetsko-kitayskogo upravleniya KVZHD v 1920-ye gody. (History Lessons: Features of the Sino-Soviet Management of CER in the 1920's) // *Comparative Politics Russia*, 2020, No. 2, pp. 166-176.

DOI: 10.24411/2221-3279-2020-10027