

РОССИЯ И КИТАЙ: ПРОБЛЕМА КВЖД КОНЦЕПЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И КИТАЙСКОЙ ИСТОРИОГРАФИИ 1917—1920 гг.



Галина Николаевна РОМАНОВА,
кандидат исторических наук

История установления дипломатических отношений России и Китая и проблема Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в рассматриваемый период хотя и исследованы в отечественной историографии, тем не менее в связи с новыми концептуальными подходами многие аспекты требуют переосмысления и сопоставления с оценками в зарубежной, в частности китайской историографии.

После Октябрьской революции правительство советской России стало проводить в отношении Китая политику, принципиально отличную от политики других держав — политику дружбы, мира и равноправного сотрудничества.

Внешняя политика России основывалась на Декрете о мире, принятом 26 октября (8 ноября) 1917 г. II Всероссийским съездом Советов, «Декларации прав народов России», опубликованной 2 (15) ноября 1917 г. и Обращении ко всем трудящимся мусульманам России и Востока от 20 ноября (3 декабря) 1917 г.

В это же время харбинские большевики взяли курс на провозглашение советской власти в полосе отчуждения КВЖД. В ноябре 1917 г. телеграммой председателя Совета народных комиссаров В.И. Ленина председатель Харбинского Совета рабочих и солдатских депутатов (СРСД) был уполномочен отстранить от дел управляющего КВЖД генерала Д.Л. Хорвата и русских консулов в Харбине, Хайларе и Куанчэнцзы. Харбинскому СРСД поручалось представлять права России на территории Маньчжурии и взять под защиту русских граждан.

20 ноября 1917 г. СРСД, основываясь на указаниях советского правительства, издал приказ о роспуске контрреволюционных русских организаций, а 30 ноября отстранил от должности управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата, отказавшегося выполнять инструкции Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) и прибыть в Петроград. Управляющим КВЖД был назначен заместитель председателя СРСД Б. Славин, а член совета Л. Пузанов стал комиссаром Генконсульства советской России¹.

2 декабря 1917 г. совет рабочих и солдатских депутатов в Харбине взял власть в свои руки. Советская власть была установлена по всей линии КВЖД. Это наносило удар по планам ряда западных держав, стремившихся использо-

вать дорогу в качестве плацдарма для борьбы против советской России. Страны Антанты стремились не допустить выхода большевизма за пределы России, срыва своих планов, направленных на захват Северной Маньчжурии и установление контроля над КВЖД, а также над сибирскими и дальневосточными железными дорогами России. Однако основные вооруженные силы США, Англии и Франции были сосредоточены на европейском театре военных действий. Опасаясь захвата КВЖД Японией, ведущие державы Антанты потребовали от китайского правительства принять меры для ликвидации советской власти в полосе отчуждения. 13 декабря 1917 г. войска китайских милитаристов разгромили Харбинский совет рабочих и солдатских депутатов. После падения советской власти полоса отчуждения КВЖД превратилась в базу Белого движения России².

В современной отечественной историографии в 90-е годы в соответствии с переоценкой значимости Октябрьской революции появились и противоположные оценки положения в 1917 г. в полосе отчуждения КВЖД. Так, Г.В. Мелихов опровергает устоявшуюся точку зрения в историографии России и прежде всего мнение Г.И. Андреева о «признаках революционной ситуации» в полосе отчуждения КВЖД, а также констатацию того, что «значительная часть трудящихся КВЖД шла за большевиками». Наоборот, Г.В. Мелихов утверждает, что «большинство населения полосы отчуждения не шло за большевиками и их действий не поддерживало», а «Союз железнодорожников одобрял действия управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата» и «твердо встал на пути экстремистских действий большевиков»³.

По мнению китайских историков, после победы большевистской партии в Петрограде возникла проблема КВЖД. Конфликт начал принимать все более ожесточенный характер. С их точки зрения, это было связано с деятельностью «созданного вопреки здравому смыслу Харбинского совета, взявшего, по указанию советского правительства, «считавшего КВЖД частью российской территории», курс на вооруженный захват дороги. Приказ о захвате власти в Харбине и полосе отчуждения КВЖД исходил лично от главы Совнаркома Ленина, что, по мнению Сюэ Сяньтяня, свидетельствовало о «наследии» большевиками «агрессивности царской России в Маньчжурии и явилось промахом Ленина». Китайские власти решительно и быстро пресекли попытку захватить дорогу. По просьбе союзников (США, Англии, Франции и Японии) они ввели в зону КВЖД свои войска. В противном случае, считает Сюэ Сяньтянь, под предлогом борьбы с большевизмом дорога могла оказаться захваченной Японией, чьи солдаты «стали бы ее новыми хозяевами». Он делает вывод, что возвращение Китаю права охраны КВЖД означало «начало конца колониальной политики Хорвата», т. е. периода неравноправных договоров, навязанных ему Россией⁴.

К началу 1917 г. свыше 50 тыс. российских рабочих и солдат были заняты обслуживанием Китайско-Восточной железной дороги, построенной Россией на территории Китая в Северной Маньчжурии⁵. Для установления дружественных связей между двумя странами Народный комиссариат по иностранным делам вел переговоры с посланником Китая в России Лю Цзинжэнем. Наркоминдел разработал программу заключения общего договора с Китаем, которая предусматривала аннулирование договора 1896 г., Пекинского протокола 1901 г. и всех соглашений с Японией 1907—1916 гг., а также возвращение китайскому народу всего, что было отнято у него царским правительством

самостоятельно либо вместе с Японией и союзниками. Кроме предложений о заключении общего договора китайской миссии во главе с посланником Китая в России Лю Цзинжэнем были переданы в январе 1918 г. советские предложения о КВЖД, разработанные комиссией под председательством В.Р. Менжинского. Эти предложения предусматривали передачу Государственному банку советской России всех обязательств Русско-Азиатского банка, вывод войск из полосы отчуждения КВЖД, создание для охраны дороги гражданской милиции из китайцев и русских и т.д. Советское правительство восстановило суверенные права Китая на территории, по которой пролегла КВЖД, являвшейся собственностью русского и китайского народов. Оно отозвало из страны всю военную охрану при консульствах, заявило о своем согласии отказаться от права экстерриториальности советских граждан и т.д.⁶

Переговоры о КВЖД начались в Петрограде 19 января и продолжались в течение февраля 1918 г. Наряду с официальным представителем, секретарем консульства Ли Шичжуном с китайской стороны в них принимали участие и представители общественной организации «Союз китайских граждан в России». Советскую сторону представляли начальник отдела Востока Наркомата иностранных дел, только что назначенный полномочным представителем советской России в Китае А.Н. Вознесенский и его заместитель Е.Д. Поливанов. Они предложили для обсуждения следующие вопросы: о создании русско-китайской ликвидационной комиссии по проблеме КВЖД, о действиях китайских властей в отношении Харбинского совета, о вводе китайских войск в полосу отчуждения КВЖД, об управляющем дорогой Д.Л. Хорвате, об административном управлении полосой отчуждения КВЖД и др. По первому вопросу не удалось прийти к соглашению из-за позиции китайского представителя, который считал, что такая комиссия должна иметь государственный уровень, однако поскольку советская Россия не была еще признана Китаем, то говорить о ней преждевременно. Относительно разгона Харбинского совета китайцы заявили, что действия их властей законны и вытекают из существующих между Китаем и Россией договоров. По поводу мотивов ввода китайских войск в полосу отчуждения КВЖД китайский представитель заявил, что это сделано «в соответствии с суверенитетом Китая» и «абсолютно не затрагивает российской внутренней политики».

Советская делегация на переговорах уделила большое внимание судьбе управляющего дорогой генерала Д.Л. Хорвата, которого считали главным виновником обострения советско-китайских отношений на КВЖД. Такая позиция российских представителей определялась враждебным отношением управляющего дорогой к Харбинскому совету и большевистской власти в России. Так, например, решение китайских властей о закрытии 6 января 1918 г. границы с советской Россией и запрете ввоза в Россию товаров, по мнению участников переговоров, было связано с действиями администрации КВЖД в лице Правления Общества и высших ее чинов. Это было веским основанием для советской стороны, чтобы требовать от китайского правительства увольнения генерала Д.Л. Хорвата с занимаемой должности и выдачи его России.

Нежелание Китая пойти навстречу в данном вопросе советское правительство вполне справедливо могло расценивать как содействие находящимся на его территории русским контрреволюционным организациям в их подрывной работе против нового правительства России. 17 января 1918 г. большевики приняли решение об аресте в Петрограде членов Правления Общества

КВЖД как контрреволюционеров. Кроме того была предпринята попытка вызвать в Петроград генерала Д.Л. Хорвата. Китайский представитель на переговорах Ли Шичжун не разделял мнение советской стороны в отношении Д.Л. Хорвата. Он подчеркнул, что судьбу управляющего КВЖД не следует связывать с политикой. Общество КВЖД, согласно договорам, являлось чисто коммерческим предприятием, находившимся на территории Китая, а не России. Поэтому вмешательство в дела дороги со стороны советского правительства означало подрыв китайского суверенитета и нарушение договорных обязательств между двумя государствами, с чем Китай никак не мог согласиться. Таким образом, вопрос о Хорвате китайская сторона связала с проблемой сохранения своего суверенитета в полосе отчуждения КВЖД⁷.

Контракт на постройку КВЖД был заключен между китайским правительством и Русско-Китайским банком (впоследствии Русско-Азиатским). В соответствии с декретом ВЦИК от 14(27) декабря 1917 г. о национализации банков Русско-Азиатский банк становился собственностью государства, все его обязательства по отношению к КВЖД перешли к Государственному банку России. Однако правление Русско-Азиатского банка (РАБ) не признало своего роспуска. Его председатель А.И. Путилов и ряд других членов правления переехали во Францию и в Париже образовали новое Правление банка. Старое Правление Общества КВЖД в Петрограде во главе с вице-председателем Вентцелем было распущено и арестовано, и связь между Правлением в Петрограде и Управлением дороги в Харбине оказалась окончательно разорванной.

15 января 1918 г. Правление РАБ в Париже приняло проект создания в Пекине нового Правления Общества КВЖД, соответственно туда была отправлена телеграмма. 24 января в Пекине состоялось совещание, где Н.А. Кудашев (российский посланник в Пекине), Д.Л. Хорват и А.И. Путилов, приняли решение о собрании акционеров дороги и образовании нового Правления, которое должно было признать китайское правительство. КВЖД переходила таким образом (формально) в руки РАБ, однако при этом Кудашев потребовал от Правления банка в Париже официальный документ, подтверждающий, что дорога является собственностью русского правительства, а не банка.

27 апреля (10 мая) в Пекине состоялось общее собрание акционеров КВЖД, принявшее решение о самостоятельности дороги как предприятия РАБ и избравшее новое Правление Общества КВЖД. В него вошли председатель генерал Янь Шицин, директор-распорядитель Д.Л. Хорват, А.В. Колчак (назначенный главным инспектором Охранной стражи дороги), А.И. Путилов, Л.А. Устругов, А.И. Бучеров, В.С. Езерский, Н.А. Коновалов, Э.В. Слаута, а также А.С. Вентцель (уже арестованный в Петрограде советскими властями)⁸.

Это фиктивное «Общество» пыталось обосновать свои «юридические права» незаконным удостоверением национализированного советским правительством Русско-Азиатского банка на распоряжение некоторым количеством акций КВЖД, ранее принадлежавших данному банку. (Удостоверение было доставлено в Харбин бежавшим из Петрограда бывшим членом правления Русско-Азиатского банка). На КВЖД претендовала Франция, действовавшая через Русско-Азиатский банк. США и Франция стремились при посредстве белой русской эмиграции лишить советскую Россию юридических прав на КВЖД. Оккупированная командованием Антанты дорога использовалась для бесплатной переброски ее войск на российский Дальний Восток и в Сибирь.

В период российско-китайских переговоров в январе-феврале 1918 г. по проблеме КВЖД советские представители предлагали китайской стороне использовать дорогу в чисто коммерческих целях «для установления правильных экономических взаимоотношений в духе декрета о мире». Но, учитывая, что в момент переговоров Китай официально не признал правительство большевиков, А.Н. Вознесенский заявил Ли Шичжуну, что до урегулирования данного вопроса, Россия оставляет за Китаем право управления дорогой и охраны ее собственными войсками. Китайская сторона не согласилась с предложенным вариантом изменения административного управления в полосе отчуждения КВЖД. Ссылаясь на факт непризнания Китаем советского правительства, Ли Шичжун не поддержал концепцию демократизации административного управления в полосе отчуждения. Соглашаясь, что «действующие законы Харбина подрывают суверенитет» Китая и «их необходимо отменить», Ли Шичжун подчеркнул, что решение данной проблемы является исключительной компетенцией китайского правительства.

Рассматривая российские предложения об урегулировании проблемы КВЖД на переговорах в январе-феврале 1918 г. в целом, следует заключить, что они свидетельствовали об отказе от прежней политики царской России в Маньчжурии, создавшей в полосе отчуждения КВЖД, как подчеркивает китайский историк Чжан Тун, «государство в государстве» (отчуждение земли, экстерриториальность русского населения, экономические привилегии, русская полиция и войска охраны, управление и т.д.), нарушив тем самым суверенные права Китая. После провала попытки с помощью Харбинского совета установить контроль за КВЖД большевики уже не имели возможности решить эту проблему силовым способом, поэтому были вынуждены «договариваться» с Китаем дипломатическим путем.

Китайская сторона заняла на переговорах неконструктивную позицию к советским предложениям об урегулировании проблемы КВЖД, являвшимся для Китая крайне выгодными. Основная причина заключалась в непризнании советского правительства России союзниками, которые отвергли бы любые соглашения Китая с ним, в том числе и о КВЖД. В своей политике по отношению к России Китай был вынужден следовать общей линии союзных держав⁹. Так, китайское правительство, с одной стороны, вело неофициальные переговоры с советской Россией по наиболее актуальной проблеме КВЖД, с другой — по требованию союзных держав приняло участие во враждебных акциях по отношению к советскому государству: заключило 2 (15) декабря 1917 г. перемирие с Германией, закрыло 6 января 1918 г. границы с советской Россией. 4 февраля китайская миссия присоединилась к общему протесту дипломатического корпуса в Петрограде против принятых большевиками декретов об аннулировании государственных долгов царского и Временного правительств и конфискации собственности иностранцев в России.

Первый период урегулирования проблемы КВЖД в советско-китайских отношениях для России завершился неудачно, так как она полностью потеряла контроль над дорогой и ее полосой отчуждения. Китай же, наоборот, добился значительных успехов: взял КВЖД под охрану своих войск и настоял на выводе из полосы отчуждения русских охранных частей, что явилось важным шагом на пути установления полного суверенитета Китая над КВЖД и возвращения ее китайскому народу. Это стало возможным вследствие благоприятной для Китая международной обстановки и ослабления России из-за револю-

ции и антибольшевистской позиции стран Антанты¹⁰. В период союзной интервенции против советской России на Дальнем Востоке 16 мая 1918 г. между японским и пекинским правительствами было заключено секретное соглашение о военном сотрудничестве, согласно которому последнее брало на себя обязательства помочь японским войскам в районах военных действий средствами передвижения (использовать КВЖД для военных перевозок). 19 мая 1918 г. оно дополнилось военно-морским соглашением. Японцам это нужно было, чтобы закрепиться в Северной Маньчжурии, введя в зону КВЖД севернее Чанчуня войска (60 тыс.), и оккупировать значительную территорию на севере Китая¹¹.

Открытое вмешательство Антанты во внутренние дела России затрагивало и сферу российско-китайских отношений, а также интересы Китая. 9 января 1919 г. США и Япония заключили международное соглашение относительно надзора над Сибирской железной дорогой и КВЖД, которое оформило существование межсоюзного комитета и технического совета¹². Этим документом русское управление и технический персонал железных дорог ставились под полный контроль «специальной межсоюзной комиссии», в которую вошли два управления: «техническое» — из экспертов, представителей стран, принимавших участие в интервенции, и «союзно-транспортное» — для «координирования военных транспортов». Председателем Межсоюзного технического совета стал американец Стивенс. Хотя при содействии союзников на КВЖД была восстановлена администрация бывшего царского правительства, только номинально руководившая дорогой, фактически управление КВЖД осуществлялось Межсоюзным техническим советом. Пекинское правительство выражало протест в связи с его созданием, ссылаясь на то, что КВЖД проходит по территории Китая и совершенно отличается от сибирской железнодорожной системы. 10 марта 1919 г. было достигнуто компромиссное соглашение. КВЖД переходила под охрану китайских частей, США получали право держать войска в Харбине, а Япония — на ст. Маньчжурия. Несмотря на ограничения, японские войска продолжали оккупацию всей дороги¹³. Проведение в жизнь этого соглашения предreshало отчуждение КВЖД от РСФСР.

Как считают китайские историки, перед Китаем в вопросе с КВЖД стояла задача уберечь ее от захвата Японией, белой эмиграцией и союзными державами. Китайские власти были вынуждены мириться с присутствием на КВЖД войск интервентов и отрядов Семенова¹⁴. Действия Семенова и Хорвата, превратившие полосу отчуждения в базу Белого движения на Дальнем Востоке, представляли опасность для суверенитета Китая, в том числе Маньчжурии. Но поскольку за спиной белогвардейцев стояли союзники, китайские власти добились лишь некоторого ограничения их деятельности. Открытое выступление против Семенова и Хорвата сразу привело бы к захвату КВЖД японскими войсками¹⁵. В обращении Совнаркома РСФСР к китайскому народу, к правительствам Южного и Северного Китая 25 июля 1919 г. и в ноте Народного комиссариата иностранных дел китайскому правительству 27 сентября 1920 г. четко сформулированы моменты прежних русско-китайских отношений, от которых отказалась Российская Федерация. Она аннулировала договор 1896 г., Пекинский протокол 1901 г., все соглашения царской России с Японией 1907—1916 гг. Так были созданы предпосылки для развития отношений дружбы, сотрудничества и добрососедства между Россией и Китаем. В последующем Россия оказывала поддержку китайскому народу в наиболее труд-

ные периоды его борьбы за национальную независимость, политическое и экономическое возрождение.

Китайские историки большое внимание уделяют анализу обстоятельств появления первых деклараций РСФСР Китаю от 25 июля 1919 г. и 27 сентября 1920 г. По их мнению, эти документы преследовали две цели: «прорвать блокаду великих держав, заставить Китай признать советское правительство» и «стимулировать антиимпериалистические настроения китайцев». Согласно первой декларации, «советская сторона, безусловно, передавала КВЖД безо всякого вознаграждения Китаю». Однако, как считают китайские исследователи, пекинское правительство не откликнулось на этот документ из-за боязни, что в этом случае Семенов и Япония под предлогом нарушения Китаем его союзнических обязательств в общей антибольшевистской борьбе могли выступить против китайских властей в зоне КВЖД, а это «принесло бы несомненную выгоду восточному наступлению Красной Армии». Ученые КНР считают, что тактика «непонимания» китайским правительством российских предложений, изложенных в первой декларации, в той ситуации была единственно возможной. Что касается второй декларации от 27 сентября, то в отношении КВЖД она уже предлагала лишь «совместное использование дороги в интересах РСФСР, Китая и ДВР, т. е. Россия фактически отказывалась от своего прежнего обещания вернуть дорогу Китаю. Китайские историки причину этого отказа видят в победе советской власти в гражданской войне.

Оценка первых деклараций РСФСР как орудия коммунистической пропаганды прочно утвердилась в работах тайваньских и гонконгских историков. Хуан Тунцю, например, указывает: «Советскому правительству необходимо было получить признание Китая, чтобы использовать дипломатические учреждения бывшей царской России в Китае... в качестве центров для развертывания деятельности Коминтерна». Гомиьндановские историки подчеркивают, что РСФСР имел особый дипломатический план в отношении Китая, основным содержанием которого стала организация подрывной работы против Китайской Республики с помощью Коминтерна. «Этот план соответствовал тактике «мировой революции»¹⁶.

В основе внешней политики советской России и ее первых директивных актов содержались принципы социалистической политики равноправности в межгосударственных отношениях, отличавших ее от политики капиталистических держав. Тем не менее с учетом переосмысления исторического процесса в России, происшедшего в результате Октябрьской революции, а также анализа современной отечественной и китайской историографий приходится констатировать, что во внешней политике советской России были моменты, не совсем обоснованные, в частности стремление установить советскую власть в зоне КВЖД, на территории Китая. Это можно отнести к процессу перманентной революции («экспорт революции»), против чего выступал Китай, заявляя о нарушении государственного суверенитета.

Новый подход к оценке деятельности белой эмиграции, куда было причислено и Правление Общества КВЖД, позволяет думать, что оно хотя и не поддержало идеи Октября, но стремилось сохранить КВЖД как коммерческую структуру (собственность Российского государства) — в отличие от политики советского правительства, которое, следуя логике аннулирования всех неравноправных российско-китайских договоров, вначале непродуманно объявило о безвозмездной передаче КВЖД Китаю в 1919 г. (впоследствии Китай постоянно критиковал Россию за эту непоследовательность). Что касается концепций

китайской историографии, то можно признать объективными ряд аспектов в межгосударственных отношениях, в частности, неправомерность установления советской власти в зоне КВЖД и идеи «мировой революции», которую проводило советское правительство с помощью Коминтерна. Идеи и принципы социализма впоследствии были поддержаны и по настоящее время сохраняются в Китае, что не мешает успешно проводить в стране социально ориентированную политику в процессе реформирования экономической системы и внедрения рыночных механизмов.

- ¹ Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917—1974). М., 1974. С.5, 16; Капица М.С. Советско-китайские отношения. М., 1958. С.7—8, 13.
- ² Андреев Г.И. Революционное движение на КВЖД в 1917—1922 гг. Новосибирск, 1983. С.4, 177.
- ³ Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917—1924 гг.). М., 1997. С.18—19, 21—22.
- ⁴ Сон До Чжин. Китайские историки о проблеме КВЖД // Двадцать седьмая научная конференция «Общество и государство в Китае». М., 1996. С.160—161; Сюэ Сяньтянь. Чжундун телу хулуцзюнь юй Дунбэй бяньцзян чжэнцзюй (Охранные войска на КВЖД и политическая обстановка в приграничных районах Северо-Востока). Пекин, 1993. С.188, 196, 200. Кит. яз.
- ⁵ Андреев Г.И. Революционное движение... С.116.
- ⁶ Капица М.С. Советско-китайские отношения... С.7—11.
- ⁷ Сон До Чжин. Первые переговоры о КВЖД Советской России и Китая // Двадцать седьмая научная конференция «Общество и государство в Китае». М., 1996. С.105—108.
- ⁸ Мелихов Г.В. Российская эмиграция... С.41.
- ⁹ Сон До Чжин. Первые переговоры... С.108—109; Он же. Китайские историки... С.160.
- ¹⁰ Светачев М.И. О роли китайских милитаристов в антисоветской интервенции на Дальнем Востоке // Новая и новейшая история. М., 1970. №5. С.38; Сон До Чжин. Первые переговоры... С.109—110; Чжунсу гоцзя гуаньсиши цзыляо хуэйбянь (1917—1924) (Сборник материалов по истории китайско-советских межгосударственных отношений (1917—1924). Пекин, 1993. С.507. Кит. яз.
- ¹¹ Капица М.С. Советско-китайские... С.17.
- ¹² Гримм Э.Д. (сост). Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842—1925). М., 1927. С.198—199.
- ¹³ Капица М.С. Советско-китайские... С.19; Сладковский М.И. История торгово-экономических... С.7.
- ¹⁴ Г.М. Семенов — походный атаман казачьих войск Урала, Сибири и Восточной Азии. В 1920 г. под натиском красных сил он с группой казаков был вынужден отступить из Забайкалья в Маньчжурию, где в том же году им был образован союз казаков в Восточной Азии.
- ¹⁵ Сон До Чжин. Китайские историки... С.161; Сюэ Сяньтянь. Чжундун телу... С.222, 283—284, 303, 309. Кит. яз.
- ¹⁶ Сон До Чжин. Китайские историки... С.161—162; Хуан Тунцю. Эго цинь Хуа ши ди тоуши (Очерк истории русского империализма в Китае) Сянган, 1953. С.84. Кит. яз.

SUMMARY. The author of the article «Russia and China: the Problems of the Chinese Eastern Railway» Candidate of Historical Sciences Galina Romanova describes the period of 1917—1920 on the base of the Russian and foreign historiography. The article introduces the first declarations according to which there was built Russia's foreign policy as regards China and there was settled the question of ownership of the Chinese Eastern Railway (the CER). The author also examines the role of the CER in the system of intergovernmental relations between developed capitalist countries; she analyses new conceptions of the Russian historiography concerning «the white emigration» and its part in the fate of the Chinese Eastern Railway. Galina Romanova ascertains unacceptability of oversimplified attitude to the Chinese and Taiwan historiography on different historical processes and, in particular, on the question of «the World revolution».