

**М.В. Кротова**  
**г. Санкт-Петербург**

**ИМПЕРСКИЕ КОРНИ СОВЕТСКОЙ ПОЛИТИКИ НА КВЖД  
в 1920-е гг.**

**M.V. Krotova**  
**St. Petersburg**

**IMPERIAL ROOTS OF SOVIET POLICY IN THE CER IN THE 1920s**

*Keywords:* Chinese Eastern railway (CER), Northern Manchuria, Harbin, imperial practices, Soviet policy, the 1920s

Китайская Восточная железная дорога (КВЖД), построенная в начале XX века, являлась по сути русской колонией в Китае. После революции контроль над этой территорией взяли китайские власти, однако в 1924 г. СССР заключил соглашения с Китаем, и КВЖД стала управляться на паритетных началах.

СССР пришел на КВЖД с антиимперскими лозунгами, однако советские представители вели себя как колониальные администраторы, проживая в роскошных особняках с китайской прислугой и обвинялись в «буржуазном разложении». Рядовые члены партии были предупреждены о недопустимости «грубого высокомерия и колонизаторских замашек» со стороны русских к китайским рабочим [1, л. 41], но это, скорее, оставалось пожеланием, преобладали «великодержавные шовинистические настроения» и отсутствие «культурного сближения между китайскими и советскими рабочими» [2, л. 14].

Советская администрация КВЖД считала, что в отношениях с китайцами нужно демонстрировать силу, часто конфликты решались с помощью подкупа, и такой путь считался наиболее эффективным. Рынок Северной Маньчжурии использовался для сбыта советских товаров, а доходы КВЖД - для нужд СССР. Советская политика отвечала интересам русского населения

полосы отчуждения КВЖД, которое считало эту территорию своей, несмотря на политические изменения.

Оккупация Маньчжурии Японией привели в конечном итоге к продаже КВЖД в 1935 г., однако в 1945 г. после советско-японской войны вопрос о колониальном наследии России в Маньчжурии вновь стал актуальным.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-374. Оп. 27. Д. 751.
2. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 613. Оп. 3. Д. 50.