

## АНАЛИЗ ТРАНСГРАНИЧНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНОГО ВОСТОКА И СЕВЕРО- ВОСТОЧНОГО КИТАЯ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И ИНТЕРВЕНЦИИ (1918–1922 гг.)\*

---

*Вопросы, посвящённые изучению феномена «трансграничность/трансграничный район» находятся в поле зрения целого ряда исследователей. Кроме того, сами по себе региональные исследования рассматриваются в качестве наиболее приоритетных и перспективных в современной научной среде.*

*В данной статье предпринята попытка анализа различных форм трансграничного взаимодействия российского Дальнего Востока и Северо-восточного Китая в годы Гражданской войны (1918–1922).*

**В** самом общем смысле, «трансграничность» представляет собой определённое «состояние»/качество региона, которое возможно только при условии «проницаемости» пространства. Данное качество ассоциируется с возможностью осуществления политических, социально-экономических, исторических и др. связей. Ключевым моментом наличия трансграничности является прохождение по обозначенной целостной территориальной системе государственной «границы».

*Трансграничное взаимодействие* (чаще используется термин «трансграничное сотрудничество») представляет собой процесс интеграции приграничных территорий различных стран по различного рода вопросам

---

<sup>1</sup> Фролова Яна Александровна, ассистент кафедры международных отношений и зарубежного регионоведения Института международных отношений и социальных технологий ВГУЭС, заочная аспирантура.

Специальность: 23.00.02. – «Политические институты, этнополитическая этнология, национальные и политические процессы и технологии»

Научный руководитель Шинковский Михаил Юрьевич, доктор политических наук, директор ИМОСТ, профессор кафедры МОЗР ВГУЭС

E-mail: FrolovaJana@yandex.ru, mozr2006@mail.ru

\* Статья подготовлена в рамках Аналитической ведомственной целевой программы Рособразования «Развитие научного потенциала высшей школы» (проект №2.1.3/4472).

(военным, экономическим, культурным, политическим и т.д.). В основу этого процесса заложен фактор модернизации указанных территорий, по своей сути являющихся периферийными образованиями соседствующих государств.

Анализ рассмотрения более конкретных частных примеров взаимодействия двух и более государств или их отдельных территорий показывает, что трансграничное взаимодействие не всегда ассоциируется с «мирной жизнью» (торговля, туризм, культурный обмен и т.п.). История богата примерами межгосударственных противостояний, вызванных отстаиванием собственных национальных интересов. Данная разновидность взаимодействия способна проявляться в различных формах: ведение боевых действий между государствами; использование территории других государств для расположения собственной военной инфраструктуры (военных частей, складов и т.п.); проведение миротворческих операций с опорой на прилегающие территории соседних стран и т.п.

Трансграничное взаимодействие формирует предпосылки образования *трансграничного региона*. Он есть совокупность сопредельных пограничных территорий государств, находящихся в определённых отношениях (связях), базирующихся на природном, экономическом, социокультурном, этническом единстве и составляющих единую пространственно-территориальную систему.

Одним из таких примеров явилось трансграничное взаимодействие юга российского Дальнего Востока и территории Северо-восточного Китая (Маньчжурии) в годы Гражданской войны и интервенции (1918–1922 гг.). Обозначенный политический процесс особым образом продемонстрировало пример трансграничного взаимодействия указанных территорий именно *в военное время*.

*Дальний Восток*, находясь в обстановке военного времени при максимальной оторванности от центральных районов страны испытывал острую, а порой и критическую нехватку продовольственных и промышленных товаров. Эту потребность компенсировали поставки из европейской России, а также Сибири.

Особое место в этом списке занимала *Маньчжурия*. Она то и стала основным поставщиком сырья и товаров различных групп по причине географической близости двух территорий; развитых торгово-обменных отношений, получивших бурное развитие в мирное время. Кроме того, несмотря на то, что два указанных пограничных пространства<sup>1</sup> (Маньчжурия и юг российского Дальнего Востока) были разделены государст-

<sup>1</sup> Термин используется для характеристики социально-географической зоны вдоль границы или вокруг пункта в глубине территории страны, в пределах которой наблюдаются пограничные процессы и явления. Они связаны с интересами соседних стран и взаимодействием между их политическими, социально-экономическими, культурными, правовыми системами [Колосов В.А., Мироненко Н.С. Геополитика и политическая география. – М.: Аспект Пресс, 2005. С. 364].

венной российско-китайской границей, развитию различного рода связей между ними способствовало наличие, совместное строительство и в последствии использование общих элементов инфраструктуры (Китайско-восточная железная дорога<sup>1</sup>, г. Харбин, ст. Маньчжурия, и ст. Пограничная и др.). Помимо искусственно возведённых объектов в связях этих территорий активно были задействованы и элементы природной среды – р. Амур и его притоки (Сунгари, Аргунь, Шилка), оз. Ханка.

Благоприятные природно-климатические условия Маньчжурии<sup>2</sup> позволяли местным жителям активно развивать возделывание различных сельскохозяйственных культур. Не случайно основой маньчжурской экономики стало *натуральное хозяйство*. Оно соединило в себе довольно развитое земледелие, примитивные формы «домашнего» производства (прядение, ткачество, изготовление домашнего обихода и инвентаря) и производство предметов первой необходимости (хлопчатобумажное, бумажное, гончарное, кирпичное, фарфоровое, мыловаренное, свечное, кузнечное производство)<sup>3</sup>.

Данный факт подтверждался цифрами: объём занимаемых посевных площадей достигал 33,6 %, меньший процент занимало скотоводство и горное дело<sup>4</sup>. Среди зерновых культур, возделывавшихся в Маньчжурии, лидирующие позиции занимали: просо, бобовые (прежде всего соя, из

<sup>1</sup> Дорога строилась, прежде всего, как стратегический объект, который должен был, во-первых, выполнить роль связующего звена дальневосточных окраин и центральных областей России, во-вторых – усилить оборону Китая от японской агрессии. Однако на КВЖД возлагалась ещё одна функция – увеличение товарообмена между Россией и Китаем [Романова Г.Н. Экономические позиции России и Японии в Маньчжурии и на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. / Экспансия Японии на Дальнем Востоке. Конец XIX – первая треть XX вв. / Под ред. А.И. Крушанова. – Владивосток: Дальнаука, 1990. С. 42].

<sup>2</sup> Территория Маньчжурии, общей площадью около 1 млн км<sup>2</sup>, с географической точки зрения представляла собой невысокую горную страну, за исключением южной части. Название «Трёхречье» данная территория получила по причине наличия таких относительно крупных водных артерий как Сунгари, Ляохэ и Ялуцзян.

<sup>3</sup> Добывающая и обрабатывающая промышленности были развиты слабо. Цинское правительство не поощряло, а порой запрещало разработку месторождений золота, добычу руд, каменного угля. Их добыча считалась прерогативой государства и передавалась частным лицам на обременительных условиях. С 1889 г. велась добыча на медном руднике Тяньбаошань, а с 1890 г. началась разработка серебряно-свинцовой руды в острогах хр. Чаньбаошань. Железная руда добывалась и перерабатывалась вблизи Гирина и Саньсине [Патрушева М.А. Экономическое развитие Маньчжурии (вторая половина XIX в. – первая треть XX в.). – М.: Наука, 1985. С. 42].

<sup>4</sup> Нанайцы, обитавшие в бассейне нижнего течения Сунгари, существовали за счёт рыбной ловли, огородничества и возделывания табака. Солоны, проживавшие на севере занимались охотой и частично земледелием. Кочевые монгольские народы выращивали крупный рогатый скот, лошадей и овец [Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке (XIX – начало XX в.). – М.: Наука, 1987. С. 60].

которой изготавливали масло, жмых), пшеница, ячмень, овёс и кукуруза, а также рис и гречка. В западных районах население занималось животноводством и птицеводством.

Расширение внешнеэкономических связей превратило некоторые отрасли Маньчжурии, ранее ориентированные лишь на внутренний рынок, в экспортные – в первую очередь маслоделие и производство муки. Позднее двойку лидеров замкнуло свеклосахарное производство<sup>1</sup>. Рынки сбыта не ограничивались дальневосточной территорией. Продукцию вывозили на Корейский п-ов, в Японию, а также на территорию Забайкалья и далее в европейскую часть России. Помимо сельскохозяйственной продукции Маньчжурия активно торговала и животноводческой продукцией. Объём ежегодных поставок мяса, например, до середины 1917 г. составлял более 24 тыс. тонн<sup>2</sup>.

Используя своё удобное географическое положение (находясь в подбрюшье Дальнего Востока) северо-восточная территория Китая стала для него основным поставщиком продовольствия<sup>3</sup>. До середины 1917 г. из Маньчжурии на территорию Дальнего Востока ежегодно ввозилось примерно 96 тыс. тонн хлеба. Динамику объёмов перевозок муки наглядно демонстрируют следующие цифры таблицы:

Таблица 1

Год	Всего, тыс. тонн	Объём экспорта, тыс. тонн	Объём местного транзита, тыс. тонн
1917	82,9	57,6	25,2
1918	75,3	46,5	28,8
1919	104,8	65,4	39,5
1920	127,6	86,8	40,8

*Источник:* Сухачева Г.А. Рост мануфактурного производства Маньчжурии в 1914–1924 гг. // Общество и государство в Китае. Материалы XI научной конференции Академии наук СССР. – М., 1980. С. 198.

<sup>1</sup> Стоит отметить, что такой структура русско-китайской торговли была не всегда. В начале XX в. главными статьями китайского экспорта являлись ткани, одежда, руды, цемент, а также галантерейные, бакалейные и писчебумажные товары. Из России вывозили металл и металлические изделия, керосин, уголь, лес, пушнину, морепродукты, лекарственное сырьё. Постепенно доля экспорта продовольственных товаров из Китая, заняли ведущие позиции. В чрезвычайных условиях, вызванных гражданской войной, потребности Дальнего Востока в продовольствии, и особенно в хлебе, очень возросли [Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). – М.: Наука, 1977. С. 33].

<sup>2</sup> Героические годы борьбы и побед. Дальний Восток в огне Гражданской войны. – М.: Наука, 1968. С. 11.

<sup>3</sup> Шишкин В.А. В борьбе с блокадой: о становлении советской внешней торговли. – М.: Политиздат, 1979. С. 13.

Китайскую торговлю поддерживали такие маньчжурские фирмы как, Ин Тай-хана, Сун Тай-хана, Ши И-тана и др. А в число крупнейших мукомольных предприятий входили Сон Хо-шинь, Ван Фу-гуан, Гуан Син, Ань Юй, И Чан-тай и др.<sup>1</sup> Среди наиболее оживлённых торговых центров Маньчжурии особенно выделялись Ашихэ, Гирин, Мукден, Цицикар и Чжэнцзятунь. По ту сторону границы торговлю осуществляли такие фирмы как «И.Я. Чурин и К<sup>о</sup>», «Кунст и Альберс» и др.

Несмотря на активное использование в осуществлении торговых операций линии Китайско-восточной железной дороги (КВЖД)<sup>2</sup> фактор слабой транспортной инфраструктуры (отсутствие хороших грунтовых дорог, низкая активность речного судоходства) существенно ограничивал точки торговли. Передвижение по территории Маньчжурии было возможно в основном осенью и зимой, т.к. весна и лето с обильными дождями и разливами рек являлись настоящим бичом торговли, впрочем как и связи отдельных территорий Маньчжурии между собой<sup>3</sup>.

Пограничная сухопутная беспошлинная китайско-российская торговля велась:

- в Амурской области через Благовещенск и находившиеся у границы Маньчжурии г. Айгунь и дер. Сахальянь;

- в Забайкалье по р. Аргунь через караулы Абагатуевский, Старо- и Ново-Цурухайтуские;

- в Приморской области - через заставы Полтавская, Ханьчуньская и Верхне-Мангугайская<sup>4</sup>.

24 декабря 1917 г. пекинское правительство под давлением союзников издало распоряжение о запрещении товарного экспорта. В первую очередь это коснулось поставок муки из Китая на территорию России. В результате, резко упала роль транзитных операций на маршрутах Северная Маньчжу-

<sup>1</sup> Первая мировая война стала «золотым» временем для развития мукомольной промышленности Северной Маньчжурии. В Харбине в этот период ежегодно производилось до 60 тыс. тонн муки. Экспорт бобовых жмыхов увеличился более чем в 2 раза с 730 до 1,5 тыс. тонн в год, а бобового масла - почти утроился с 44 до 120 тыс. тонн в год. [Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917-1974). - М.: Наука, 1977. С. 34.]

<sup>2</sup> Совместно с Транссибом эта дорога «составила единый трансазиатский путь, позволявший доставлять грузы из Европы на Дальний Восток и обратно в 3-4 раза быстрее, чем морем» [Классовая борьба и революционные выступления на Дальнем Востоке во второй половине XIX- начале XX в.- Владивосток: Изд-во ДВО АН СССР, 1988. С. 117].

<sup>3</sup> Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке (XIX -начало XX в.). - М.: Наука, 1987. С. 64.

<sup>4</sup> Романов Г.Н. Взаимовлияние российско-китайских экономических отношений на рубеже XIX-XX вв. на развитие хозяйств российского Дальнего Востока и северо-восточного Китая / Дальний Восток России в контексте мировой истории: от прошлого к будущему. Материалы международной научной конференции 18-20 июня 1996 г. - Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 1997. С.124.

рия – Владивосток – центральные районы России – Европа и Приморье – Северная Маньчжурия – Забайкалье. Подобная «блокада» спровоцировала целый шлейф негативных последствий, а именно: резко возросли цены на сельскохозяйственную продукцию, которая теперь вывозилась только с разрешения консульского корпуса через Дайрен и Порт-Артур; в Николаевскена-Амуре, например, даже были введены карточки на муку, хлеб, сахар, масло и керосин. Безработица портового персонала, расцвет спекулянтства, возникновение реальной угрозы голода из-за острой нехватки продовольствия дали толчок широкому размаху *контрабандной торговли*<sup>1</sup>, а также такой специфической формы бандитизма как *хунхузничество*<sup>2</sup>.

Длинная по протяжённости линия российско-китайской границы, по существу оставшаяся без надзора; обилие малозаселённых, пустынных и труднодоступных участков с крайне редким населением; прекращение деятельности таможенных служб, как с китайской, так и с российской стороны – служили благодатной почвой для безнаказанного действия банд. Китайская газета «И-шибао» сообщала, что с июня 1920 г. в пограничных районах японцы организовали 27 рот хунхузов, снабдив их 2 тыс. винтовок, 300 револьверами и 8 пулемётами<sup>3</sup>. В период с 1921–1925 гг. общая численность бандформирований хунхузов достигла 100 тыс. чел.

Пользуясь сложной и напряжённой обстановкой военного времени, банды хунхузов<sup>4</sup>, беспрепятственно пересекали государственную границу, совершали опустошительные набеги на приграничные посёлки и торговые караваны, грабили приисковые районы, участвовали в боевых действиях совместно с китайскими войсками и войсками интервентов<sup>5</sup>. От налётов банд сильно страдало судоходство и перевозка товаров на Сунгари. Китайские контрабандисты использовали просёлочные дороги и тропы, а

<sup>1</sup> Бойко-Павлов Д.И., Сидорчук Е.П. Так было на Дальнем Востоке. – М.: Мысль, 1964. С. 190-191; История внешней политики СССР. 1917–1985гг. / Под ред. А.А. Громыко, Б.Н. Пономарёва. – М.: Наука, 1986. Т. 1. С. 147. Росту данного вида деятельности способствовал и факт свободного «хождения» как русских, так и китайских денежных знаков. Наряду с рублём на территории Дальнего Востока и Маньчжурии в обращении были «романовки», «керенки», «колчаковки», «буферки», «даяны».

<sup>2</sup> См.: История внешней политики СССР. 1917–1985гг. / Под ред. А.А. Громыко, Б.Н. Пономарёва. – М.: Наука, 1986. Т. 1. С. 147; Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). – М.: Наука, 1977. С. 31–32; Сухачева Г.А. Хунхузы в России // Россия и АТР. 1996. №4.; Сухачева Г.А. «Бич страны». Хунхузы в Маньчжурии и Приморье в 20-е гг. XX в. // Россия и АТР. 1992. №1.

<sup>3</sup> Григорцевич С.С. Американская и японская интервенция на советском Дальнем Востоке и её разгром (1918–1922гг.). – М.: ГИПЛ, 1957. С. 117–118.

<sup>4</sup> Слово «хунхуз» – дословно «краснобородый». В древности китайские разбойники, маскируясь, цепляли к лицу искусственные рыжие бороды.

<sup>5</sup> Последняя большая вспышка активности хунхузов имела место в 1921–1925 гг., когда вся северная Маньчжурия была наводнена отрядами бандитов.

также отдельные участки вдоль российско-китайской границы: Кумара-Шимановская, Иман-Хулин, Полтавка-Саньчагоу, Хунчун-Посьет.

Несмотря на очевидно выраженный негативный оттенок факта процветания контрабандной торговли, она же способствовала быстрому росту китайских приграничных городов и поселений. Импульс развития получили такие из них как: Сахалян (Хэйхэ), Хулин, Фучдин, Лахасусу (Чжалатунь), а также станции расположенные на и вдоль КВЖД – Маньчжурия, Пограничная, Саньчагоу, Хунчун, Мишань (Дуньань)<sup>1</sup>.

Конъюнктура военного времени привела к увеличению транзита через Северо-восточный Китай по линии КВЖД и *военных товаров* (оружие, обмундирование и т.п.) сначала для армий царского и временного правительства, а потом и для отрядов белых и интервентов<sup>2</sup>.

Действительно, территория Северо-восточного Китая активно использовалась как белыми отрядами (Семёнов, Орлов, Калмыков и др.), так и ин-

---

<sup>1</sup> Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). – М.: Наука, 1977. С. 32, 33.

<sup>2</sup> Беспрепятственное использование железной дороги объяснялось тем фактом, что она находилась под контролем межсоюзнического железнодорожного комитета. Обсуждение вопроса об использовании территории Маньчжурии выявил серьёзные разногласия между участниками интервенции. 25 ноября 1917 г. послы стран Антанты обратились к пекинскому правительству с предложением использовать свои «права» и послать войска в район КВЖД для оказания помощи контрреволюционному генералу Хорвату. Китайское милитаристское правительство послало свои войска в Харбин и в зону КВЖД. Эти действия были ответной реакцией на признание советской власти в полосе отчуждения КВЖД и признание Харбинского Совета официальным представителем советской власти на данной территории. Однако ни Япония, ни союзники не были заинтересованы в восстановлении Китая власти на северо-востоке и к началу 1918 г. они были отозваны с занимаемых позиций. США, опасаясь захвата дороги японскими войсками, предложили осуществлять руководство дорогой американской железнодорожной миссии. Договориться им так и не удалось. Японское правительство начало концентрировать в северном Китае свои войска и активно готовить высадку десанта во Владивостоке [Международные отношения на Дальнем Востоке (1870–1945 гг.) / Под ред. Е.М. Жукова. – М.: Политиздат, 1951. С. 300; Бойко-Павлов Д.И., Сидорчук Е.П. Так было на Дальнем Востоке. – М.: Мысль, 1964. С. 127]. По требованию иностранных консулов 5 декабря 1917 г. на территорию Маньчжурии были введены войска реакционного пекинского правительства. По требованию консульского корпуса в Харбине были ликвидированы образованные там советы рабочих и солдатских депутатов, а революционные солдаты – высланы на территорию России. Таким образом, дорога оказалась в руках белых и интервентов [Шурыгин А.П. Борьба против иностранной интервенции и внутренней контрреволюции на Дальнем Востоке (ноябрь 1917 – сентябрь 1918г.) / Из истории борьбы советского народа против иностранной военной интервенции и внутренней контрреволюции в 1918г. Сборник статей / Гл. ред. С.Ф. Найда. – М.: ГИПЛ, 1956. С. 175].

тервентами (США, Япония<sup>1</sup>). Маньчжурия явилась для них основным центром формирования и расположения собственного контингента войск, а также размещения управленческо-материальной базы<sup>2</sup>. Кроме того, она стала основным плацдармом для наступления/отступления на территорию Дальнего Востока и Забайкалья, в силу целого ряда причин.

*Во-первых*, активное вовлечение и использование КВЖД в боевые действия вследствие её доступности. Дорога, являющаяся кратчайшим путём из Забайкалья в Приморье, выполняла роль связующего звена между китайской и российской территорией, обеспечивая в максимально короткие сроки оперативную переброску военных, материальных и человеческих ресурсов; служила прочным каналом связи между военными отрядами. Указанное находит своё подтверждение в том факте, что на всех узловых станциях дороги находились многочисленные отряды и белогвардейских, американских и японских сил (станции Маньчжурия и Пограничная; города – Харбин и Чаньчунь).

*Во-вторых*, в самом Китае, при отсутствии единой централизованной власти, происходила межрегиональная борьба военных клик, с которыми белые и интервенты поддерживали контакт и использовали их при ведении боевых действий<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> В середине 1918 г. китайское правительство и Япония обменялись нотами о военном сотрудничестве. В соответствии с этими документами Япония ввела свои войска в Северную Маньчжурию, получила контроль над руководством китайскими войсками и право на использование КВЖД для военных перевозок. Японской стороне также было предоставлено право на строительство телефонных, телеграфных и железнодорожных линий, на поставки Китаю оружия и военных экспертов, на военную разведку и составление карт территории Китая. Китайское правительство согласилось на ввод в северную часть Маньчжурии 60 тыс. чел. японской армии и на пропуск через неё японской квантуньской армии, действовавшей в Порт-Артуре, независимо от союзных войск. В секретном приложении к данному документу китайская сторона взяла на себя охрану тыловых коммуникаций японских войск на территории Маньчжурии, обеспечение их свободного продвижения по Сунгари и Амуру, предоставление плавсредств и проводку их по фарватеру, обязанность предоставлять КВЖД для перевозки японских войск и их охрана, закупка на территории Маньчжурии продовольствия для японских войск; обязанность приглашать японских офицеров – инструкторов для обучения частей китайских войск, несущих охрану и гарнизонную службу от Урги до Читы [Бутурлинов В.Ф. О советско-китайской границе: правда и пекинские вымыслы. – М.: Воениздат, 1982. С. 49].

<sup>2</sup> Так, с весны 1918 г. Колчак занимал пост члена правления КВЖД и формировал в Харбине белогвардейские отряды [Григорцевич С.С. Американская и японская интервенция на советском Дальнем Востоке и её разгром (1918–1922 гг.). – М.: ГИПЛ, 1957. С. 20.; История Гражданской войны в СССР 1917–1922. – М.: ГИПЛ, 1958. Т. 3. С. 304.].

<sup>3</sup> После революции 1911 г., официальное правительство находилось в Пекине и носило исключительно номинальный характер: внутривластное положение было очень запутанным – после смерти Юань Ши-Кая (1916 г.) политическая и военная власть полностью перешли в руки многочисленных военно-феодалных клик военных генералов (дуцзюней). В результате, период с 1916 г., до объединения страны под властью Чан Кайши в 1928 г., ассоциируют с временем политического господства милитаристов.



В стране фактически существовали два правительства: северных (бэйянских) милитаристов в Пекине и Сунь Ятсена в Гуанчжоу. Наиболее мощными их группировками являлись: мукденская, чжилийская, аньхуйская, красные китайские партизаны и др. Северным милитаристам противостояли юго-западные – гуансийская и юньнаньская клики<sup>1</sup>. Милитаристские группы не только самостоятельно издавали указы; устанавливали налоги и выпускали собственные деньги; но и проводили самостоятельную внешнюю политику, ведя переговоры с представителями иностранных государств. Они в свою очередь, предоставляли займы и оказывали военную поддержку, иногда двум и более кликам, являющимися соперниками, ставили тем самым их в определённую зависимость, требуя всё новые уступки и привилегии для проведения своей территориальной и экономической экспансии. В результате, действия различных военных группировок, красных китайских партизан, маньчжурских националистов, борющихся за физическое расширение территориального контроля, приводили к тому, что и довольно обширная территория Маньчжурии и элементы её инфраструктуры, в первую очередь линия КВЖД, не были задействованы в полную силу, так как власть переходила из рук в руки<sup>2</sup>.

Помимо развития торговли, совместного использования объектов инфраструктуры, по окончании войны данная территория выполнила и роль своеобразной «принимающей стороны» – доля мигрантов, прибывших в Маньчжурию, возросла в разы<sup>3</sup>. Своё пристанище здесь нашли и бывшие военные командиры белых.

Однако на этом трансграничное взаимодействие двух пограничных территорий не закончилось, а получило продолжение в 1924 г. (заключение советско-китайского соглашения о дружбе и торговле); 1925–1928 г. (систематические налёты китайских милитаристов на пограничные советские отряды, приграничные города и посёлки) 1929 г. (советско-китайский вооружённый конфликт на КВЖД); 1931 г. (захват Японией Маньчжурии)<sup>4</sup> и т.д.

<sup>1</sup> История Гражданской войны в СССР 1917–1922. – М.: ГИПЛ, 1958. С. 11.

<sup>2</sup> Аварин В. Империализм в Манчжурии. – М.: Государственное социально-экономическое издательство, 1934. Т. 1. С. 75.

<sup>3</sup> Например, только в 1920 г. в Маньчжурию перебралось более 30 тыс. белогвардейцев.

<sup>4</sup> Япония приступила к активному созданию сырьевой базы военно-промышленного комплекса метрополии. Уже в 1930 г. для нужд японской промышленности в Маньчжурии было добыто 3,8 млн тонн угля, 1,5 млн тонн горючих сланцев, 0,8 млн. тонн железной руды, 6 тонн золота. Особый размах получило железнодорожное строительство (более 1000 км железнодорожных путей и 22000 км грунтовых дорог). Было построено 50 аэродромов и авиационных баз, все они располагались от Мукдена круговой проекции, а также концентрировались в треугольнике Мукден – Харбин – Цицикар. Русские, в свою очередь укрепляли военные базы на побережье, был создан Тихоокеанский военно-морской флот [Ламин В.А. Ключи к двум океанам. – Хабаровск: ХКИ, 1980. С. 118–119]. 18 февраля 1931г. Япония провозгласила «независимость Маньчжурии», в марте декларировала образование «Маньчжоу-Го», а в сентябре подписала т.н. японо-маньчжурский протокол, давший ей возможность безгранично держать власть в этом марионеточном государстве.

Анализ форм проявления трансграничного взаимодействия российского Дальнего Востока и Северо-восточного Китая (совместно использование природных объектов и объектов инфраструктуры; развитие торгово-обменных отношений; информационные обмен; общность политического процесса на территориях; миграционные процессы) наглядно свидетельствует о том, что «трансграничность» есть ничто иное, как преодоление барьерных функций государственной границы. При этом различные виды подобного межгосударственного взаимодействия находят своё проявление не только в мирное, но и военное время, трансформируясь в полулегальные, нелегальные или контрабандные формы.