

**О РОЛИ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
В ЭКСПАНСИОНИСТСКИХ ЗАМЫСЛАХ США
В МАНЬЧЖУРИИ В 1906–1917 ГОДАХ**

Статья посвящена проблеме российско-американских противоречий в Маньчжурии в 1906–1907 годах по поводу организации гражданского самоуправления на Китайско-Восточной железной дороге. Анализ дипломатических отношений Соединенных Штатов с Российской империей и Японией касательно Северо-Восточного Китая позволяет выявить основные цели внешней политики США на Дальнем Востоке, а также создать целостное представление о международной обстановке в регионе накануне Первой мировой войны.

Северо-Восточный Китай, дипломатия, международная обстановка, Россия, соглашение, протест.

Приход на пост президента Вильяма Тафта совпал по времени со значительным усилением дальневосточной экспансии США и активизацией попыток американских монополий вклиниться в Китай путем прямых капиталовложений и завоевания финансового контроля. В основе расширенного применения в этот период так называемой «дипломатии доллара» лежал ряд причин, преимущественно обусловленных особенностями внутреннего развития США. «Скрытый под этим названием смысл означал, что долг и право правительства Соединенных Штатов состояли в том, чтобы помогать и защищать возможности, которые позволили бы американским бизнесменам свободно оперировать в иностранных государствах, а американским банкирам осуществлять выгодные займы за границей»¹. В большой мере уступая основным европейским державам и Японии в деле подготовки к вооруженной борьбе, США в первом десятилетии XX века продолжали стремительное восхождение в финансово-экономической области и все более опережали соперников в этом отношении. Иными словами, в дальневосточной дуэли выбор оружия США стремились сохранить за собой.

При быстром росте промышленного производства и внешней торговли США на протяжении первых полутора десятков лет XX века² их торговля с Китаем после Русско-японской войны стала из года в год сокращаться главным образом в результате конкуренции со стороны Японии.

Конечно, на сокращении американо-китайской торговли сказались также и другие причины: вспыхнувший в 1905 году бойкот американских товаров,

¹ Adams H. Letters of Henry Adams (1892—1918). Boston ; N.Y., 1988. P. 353.

² Statistical Abstract of the United States. Washington, 1934. P. 406.

экономический кризис 1907 года, возросшая конкуренция Германии и т.д. Однако при всех условиях не Россия препятствовала американской торговле и не здесь находились истоки продолжавшихся русско-американских трений в Северо-Восточном Китае.

После открытия Харбина для международной торговли по окончании Русско-японской войны летом 1906 года китайские власти в Маньчжурии выдвинули проект «Об отведении участка для иностранного селтльмента в границах, которые были бы определены по взаимному соглашению». Этот проект имел свою историю, восходившую еще к лету 1902 года, когда при отчуждении территории Харбина китайские власти настаивали на выделении там двух площадей, входивших клиньями в земли дороги вблизи поселка Фудянянь и под китайской деревней у Старого Харбина. Эти настояния мотивировались желанием «предоставить китайскому населению места под такие же торговые поселки, какие развивались тогда же на пристани и в Старом Харбине»³.

Российская дипломатия усматривала в этом намерении направляющую руку США, цель которых в действительности заключалась в «отведении участка для иностранного селтльмента». Вклинивание намеченных площадей в отводимые для железной дороги земли создавало предпосылки для вмешательства иностранцев в дела Общества Китайской-Восточной железной дороги (КВЖД) и предъявления ему в дальнейшем новых территориальных претензий. Управление дороги, опасаясь, что поощряемое американцами «китайское правительство, избрав наилучший участок, обесценит остальную часть Харбина, отнеслось к этим предложениям уклончиво»⁴, в результате чего они остались без ответа.

Когда же вновь проект создания иностранного селтльмента в полосе отчуждения КВЖД оказался поставленным на повестку дня, российское правительство увидело в нем подтверждение своих худших опасений. Оно не имело оснований сомневаться, что США, добившиеся создания на землях КВЖД иностранного селтльмента, перейдут к требованию равного с Россией правового положения и откроют для себя перспективу приобретения в Маньчжурии концессий, подобных полученной Россией.

Эти соображения заставляли российское правительство торопиться с выработкой постоянных форм гражданского управления и решением вопроса о правовом положении иностранцев на территории КВЖД.

В ноябре 1907 года состоялось утверждение выработанного Особым совещанием «Положения об общественном управлении в Харбине», а уже в апреле 1908 года, после проведенных на его основе выборов, управление приступило к работе под контролем администрации КВЖД⁵. Однако китайское правительство высказалось против общественного управления, несмотря на предусмотренное при его установлении равенство гражданских прав как русского, так и китайского и иностранного населения.

³ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 560. Оп. 28. Д. 414. Л. 14.

⁴ Там же. Л. 197.

⁵ РГИА. Ф. 323. Оп. 2. Д. 43. Л. 47.

Князь Цинь 27 января 1908 года обратился к русскому послу с протестом, который 8 февраля в ответной ноте китайскому правительству тот полностью отклонил со ссылкой на шестую статью русско-китайского договора и циркулярным письмом в тот же день уведомил посланников других держав⁶.

В ответ на это американский консул в Харбине категорически заявил, что США отрицают право Общества КВЖД на управление территорией дороги и признают лишь власть китайской администрации. Естественно, это давало основание считать, что «протест, предъявленный китайцами, не обошелся без хотя бы косвенного подстрекательства» со стороны американского консула⁷.

Попытку российского посланника договориться с американской миссией в Пекине поверенный в делах США Флетчер решительно отклонил, заявив, что правительство США «не составило себе еще определенного взгляда на ту политику, которой ему следует держаться по отношению к... административным мерам в полосе отчуждения»⁸.

Тем временем конфликт разрастался: 18 февраля 1908 года последовал повторный протест китайского правительства, в котором указывалось, что оно рассматривает КВЖД как исключительно коммерческое предприятие и не признает за управлением дороги никаких административных прав. Свой протест китайское правительство обосновывало статьей 5 договора от 1896 года, которая ничего общего с вопросами организации управления не имела и не касалась административных прав сторон. Эта статья целиком была посвящена обязательствам Китая защищать безопасность дороги и ее служащих от всякого нападения, обуславливала права Общества КВЖД нанимать необходимых ему людей «по своему выбору» и устанавливала, что «преступления, процессы и пр. на территории железной дороги должны быть урегулированы местными властями на основании постановлений трактатов»⁹.

Покотилов 12 (25) февраля ответил на повторный протест Китая, который был заявлен «вопреки вполне ясному и определенному постановлению местной статьи договора на сооружение линии» и, очевидно, в расчете на поддержку иностранцев¹⁰. Поскольку в Харбине кроме русского имелись японский, французский и американский консулы, из которых первые два занимали вполне дружественную России позицию, Покотилов сделал безошибочный вывод, что чинимые России препятствия создаются американским представителем. Вскоре стали явными и свидетельства их американской инспирации. Государственный секретарь США Рут 9 апреля 1908 года наконец ответил на неоднократные обращения российской дипломатии. В ноте, переданной русскому послу, он заявил, что, по мнению госдепартамента, в основу организации гражданского управления на территории КВЖД положены не права, предоставляемые Китаем иностранным державам по международным трактатам, а лишь концессия от 27 августа (9 сентября) 1896 года, которая

⁶ Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Китайский стол. Д. 129. Л. 72, 73.

⁷ Там же. Л. 54, 55.

⁸ АВПРИ. Китайский стол. Д. 129. Л. 56.

⁹ Русско-китайские отношения, 1689–1916. Офиц. документы. М., 1958. С. 75.

¹⁰ АВПРИ. Китайский стол. Д. 129. Л. 104.

не может включать право «политической администрации»¹¹. Действия Вашингтона встревожили не только Россию. В Японии также были сильно взволнованы сведениями о безоговорочной поддержке американским правительством своего консула в Харбине и категорическим нежеланием Вашингтона признать право администрации КВЖД на введение общественного самоуправления. В Токио не без основания считали, что этим затрагиваются не только русские, но и японские интересы¹².

Тщетно пытались российские дипломаты повлиять на Рута в желаемом для них смысле. Государственный секретарь США оставался непреклонным, не соглашаясь признать за железнодорожной компанией какие бы то ни было политико-административные права, или уклонялся от конкретного ответа¹³.

Американский меморандум послужил стимулом для нового протеста со стороны Китая.

В этот раз китайские власти ограничились формальными – даже без достаточной мотивировки – протестами и запрещением китайскому населению полосы отчуждения принимать какое-либо участие в общественном управлении¹⁴.

Антирусская позиция США снискала одобрение и поддержку австрийского консула в Тяньцзине и германского консула в Мукдене, что легко объяснимо резким ухудшением в тот момент австро-русских и русско-германских отношений в связи с конфликтом из-за аннексии Австро-Венгрией Боснии и Герцеговины.

При поддержке некоторых других держав США препятствовали установлению в полосе отчуждения общественного самоуправления не потому, что оно само по себе чем-то нарушало их интересы, а чтобы вынудить Россию отказаться от наиболее удобного ей варианта, заставить ее добиваться от Китая новых уступок в виде признания КВЖД правительственной концессией. Это не только привело бы к ухудшению русско-китайских отношений, но и явилось бы предпосылкой для предъявления «заинтересованными» державами аналогичных требований Китаю.

Российское правительство с течением времени становилось все менее заинтересованным конфликтовать с Соединенными Штатами. Наоборот, в его интересах было урегулировать спорные вопросы даже путем определенных уступок. Политическая атмосфера в Европе сгушалась, и для России в условиях неминуемой войны с Германией дальневосточные проблемы отодвигались на второй план.

Однако в Вашингтоне достаточно хорошо понимали причины сговорчивости России, ее готовности к некоторым уступкам в Китае и поэтому не шли ей навстречу, стараясь извлечь из ситуации как можно большую выгоду.

В поисках выхода из этого положения Россия одно время готова была прибегнуть к самым радикальным мерам, вплоть до продажи КВЖД. Однако начатые по этому поводу предварительные переговоры с американскими финан-

¹¹ АВПРИ. Канцелярия МИД. 1908. Д. 139. Л. 90.

¹² АВПРИ. Японский стол. Д. 913. Л. 103.

¹³ АВПРИ. Канцелярия МИД. 1908. Д. 139. Л. 216.

¹⁴ Вследствие этого запрета из общего числа проживающих в Харбине 1696 китайцев в опубликованный гражданским управлением дороги список избирателей вошло всего 262 человека (Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 2000. Оп. 1. Д. 1052. Л. 64.).

совыми кругами не увенчались успехом из-за резко отрицательного отношения Японии, не пожелавшей отказаться от приобретенной ею части дороги.

Тем временем 27 апреля (10 мая) 1909 года в результате начатых в феврале двусторонних переговоров в Пекине состоялось подписание предварительного русско-китайского соглашения о порядке управления в полосе отчуждения КВЖД. Текст соглашения не был предан гласности, и только с течением времени, когда вопрос о самоуправлении на территории дороги достиг опасной остроты и привлек всеобщее внимание, соглашение было опубликовано в русской печати¹⁵.

Основное содержание соглашения заключалось в договоренности относительно создания общественного управления, формируемого путем выборов с предоставлением избирательных прав всем жителям, «которые владеют определенным недвижимым имуществом или уплачивают определенную годовую квартирную плату, и установлен налог» (ст. 8)¹⁶.

Как само соглашение, так и последовавшее за ним 11 (24) мая 1909 года утверждение харбинского и других муниципальных управлений оказались для США и их партнеров по противодействию России в Маньчжурии большой и неприятной неожиданностью¹⁷. Успех России, в частности, лишил их и без того достаточно эфемерных надежд на выкуп КВЖД. Теперь эта идея теряла всякий смысл и была признана российским правительством неприемлемой¹⁸.

Если большинство иностранных посланников в Пекине, как утверждала «Норт Чайна дейли ньюз», полагало, что «интересы их подданных и принцип открытых дверей достаточно обеспечены» и русско-китайским соглашением не ущемляются¹⁹, то американский и английский посланники признали это соглашение ограничивающим суверенитет Китая. Поверенный в делах США и посланник Англии 23 июня 1909 года направили в Пекин ноту протеста против соглашения Китая с Россией²⁰. Наиболее резкими по тону были американская и германская ноты, не только содержавшие требование участия держав в выработке положения о порядке управления на территории КВЖД, но и заявлявшие об отказе в противном случае признавать эти правила.

Американская дипломатия попыталась оказать давление и на российское правительство, заявив ему в ноте от 17 (30) августа 1909 года, что правительство США не признает русско-китайское соглашение, заключенное 10 мая 1909 года, и требует вместе с другими державами права участвовать в выработке условий управления муниципалитетами в полосе отчуждения КВЖД, а также гарантии прав и привилегий американских граждан²¹.

¹⁵ Известия МИД. 1916. Кн. 3–4. Прил. С. 17–21.

¹⁶ Русско-китайские отношения, 1689–1916. С. 98.

¹⁷ Willoughby W.W. Foreign rights and interests in China. Vol. 1–2. Baltimore, 1927. Vol. 1. P. 165.

¹⁸ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 414. Л. 21.

¹⁹ North China Daily News. 1909. 29 May.

²⁰ Русско-китайские отношения, 1689–1916. С. 87–90.

²¹ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 414. Л. 108, 109.

Российский министр финансов признал американский протест необоснованным. Организация гражданского управления на территории дороги, писал он в предварительном ответе, «является делом исключительно России и Китая», никак не ущемляющим интересы иностранцев, которым предоставляется право выбирать и участвовать в самоуправлении наряду с русскими и китайцами²².

Вслед за протестами, заявленными американским правительством после подписания русско-китайского соглашения, государственный департамент 7 ноября 1909 года вновь выступил с возражениями против организации Обществом КВЖД муниципального управления²³. Госдепартамент произвольно истолковал текст статьи 6 русско-китайского железнодорожного контракта, заявив, что она не предусматривает предоставления дорожной администрации публичного права²⁴.

Под флагом защиты интересов Китая, под которым США выступали тем чаще и охотнее, чем больше убеждались в невозможности обладать собственной сферой влияния путем вытеснения кого-либо из конкурентов, США стремились дать бой России, избрав в качестве арены территории КВЖД.

При выборе этой арены в Вашингтоне учитывали не только возможность использования видимости «защиты» Китая и провоцирования русско-китайского конфликта, но и принимали во внимание общую международную обстановку, остроту русско-германских противоречий, наряду с прочим сулившую перспективу вовлечения в борьбу из-за гражданского управления на КВЖД немецкого населения Харбина.

Ближайшим результатом американской деятельности явились обструкция китайцев, отказ большинства из них платить муниципальные налоги, а затем аналогичный отказ немцев, заявивших, что Харбин является международным селтльментом и что никаких органов гражданского управления КВЖД они не признают²⁵. Таким образом, созданный американской дипломатией конфликт стал расширяться.

Однако российское правительство упорно отстаивало свои позиции и на принципиальные уступки в вопросе об общественном управлении не шло. Правительство Китая в надежде восстановить свой суверенитет в Маньчжурии и взять управление Харбином в собственные руки избрало иной путь, воспользовавшись в качестве предлога для этого протестами держав. Одним из первых признаков такого намерения явилась проявленная в сентябре 1909 года готовность китайского министра иностранных дел пойти на пересмотр русско-китайского соглашения, подписанного 10 мая 1909 года, и внесение в его текст изменений, отвечающих желаниям Соединенных Штатов и поддерживавших США держав²⁶.

Пока российская и китайская стороны вели затянувшийся юридический спор, положение оставалось прежним. В полосе отчуждения КВЖД, отвечая желаниям России, функционировало муниципальное управление, непосредственно

²² Там же. Л. 118.

²³ FRUS. 1910. P. 219.

²⁴ АВПРИ. Канцелярия МИД. 1909. Д. 138. Л. 197, 198.

²⁵ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 414. Д. 310.

²⁶ РГВА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 1052. Л. 119.

подчинявшееся администрации дороги. Американцы тоже не бездействовали. Осуществляя комбинированный маневр, государственный департамент США обратился 6 ноября 1909 года к Англии, а 8 ноября к России и Японии с предложением, известным под именем проекта Нокса, о выкупе маньчжурских железных дорог на средства, предоставляемые Китаю державами, и установлении над этими дорогами международного контроля или их нейтрализации²⁷. В качестве альтернативы Нокс предлагал державам оказать поддержку плану строительства Цзиньчжоу-Айгульской магистрали, тем самым отчетливо демонстрируя подчинение своей политики интересам монополий.

Теперь настал черед встревожиться неприятным сюрпризом Петербургу и Токио. Так, «Харбинский вестник» писал: «...для японского правительства известие было громом с ясного неба, для русского не менее и не лучше»²⁸.

Намерения госсекретаря США были очевидны не только политикам, но и прессе. «Новое время», например, отмечало, что США не вмещают в своих пределах продукцию быстро растущей железнодорожной промышленности и потому им необходимы новые рынки, а «маньчжурская затея надолго бы обеспечила Америке широкий рынок для сбыта произведений ее машиностроительных, вагоностроительных и рельсовых заводов. Вместе с тем контроль над сетью маньчжурских железных дорог обеспечил бы Соединенным Штатам преобладание на китайском рынке и для всех других видов американской промышленности»²⁹. В борьбе, происходившей вокруг вопроса о гражданском управлении на КВЖД, план Нокса должен был сыграть роль внушительного рычага для воздействия на Россию.

В свою очередь российская дипломатия не ослабляла усилий, направленных на договор с США и рассчитанных предупредить блокирование держав с Китаем. Но попытка российского посла втянуть Нокса в обсуждение проблемы административных прав КВЖД оказалась безуспешной: Нокс уклонился от беседы на эту тему, но, по заключению Розена, не отступил от занятой им недружелюбной позиции в отношении России³⁰.

Пока российская дипломатия продолжала выяснять намерения США и других заинтересованных в харбинском вопросе держав, начало намеченных на 1 декабря 1909 года двусторонних русско-китайских переговоров об организации гражданского управления в полосе отчуждения КВЖД откладывалось. Однако и китайцы со времени опубликования американского предложения об интернационализации дорог не спешили проявить инициативу в организации переговоров³¹. Зависимость инертности китайцев от плана Нокса порождалась надеждами китайского правительства на то, что реализация этого плана, принесет Китаю право на управление как Китайско-Восточной, так и Южно-Мань-

²⁷ FRUS. 1910. P. 234–236.

²⁸ Харбинский вестник. 1909. 14 (27) окт.

²⁹ Новое время. 1909. 28 дек. (1910. 10 янв.)

³⁰ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 414. Л. 317.

³¹ Там же. Д. 415. Л. 10.

чжурской железными дорогами, сведет на нет господство России и Японии над Маньчжурией.

Но время для иллюзий как в Пекине, так и в Вашингтоне оказалось весьма ограниченным. Уже 9 января 1910 года токийская газета «Дзидзи», отражавшая точку зрения японского правительства, решительно высказалась против проекта Нокса³². Отрицательно отнеслось к этому проекту и российское правительство³³. Официальная союзница России Франция заняла такую же позицию, и даже Англия, накануне мировой войны стремившаяся укрепить связи с Россией, на этот раз также не поддержала США³⁴. Только Германия, заинтересованная в использовании возможности осложнить положение держав Атланты на Дальнем Востоке, встретила предложение Нокса сочувственно³⁵.

Еще один «раунд» борьбы американских монополий за Маньчжурию оказался проигранным. Задуманный в Вашингтоне план интернационализации железнодорожной сети Маньчжурии, по которому предполагалось принудить Россию капитулировать в вопросе о муниципальном управлении на КВЖД, не сработал. Более того, он привел к обратному результату, ускорив русско-японское сближение.

В изменившихся условиях, когда США временно стали склоняться к примирительной позиции, отсрочка переговоров была только выгодна России, объявившей соглашение от 10 мая 1909 года нарушенным. Российский посланник в Китае планировал отказ от маскировочных средств и превращение КВЖД из частного предприятия в правительственное с объявлением территории дороги «арендованной» наподобие Ляодунского полуострова или Циндао³⁶.

Переговоры по вопросу о харбинском муниципальном управлении возобновились с Китаем весной 1910 года. Уже на первом же совместном заседании выяснилось, что участники переговоров не могут достичь взаимопонимания, так как китайская делегация не согласилась на подчинение полиции муниципалитету и потребовала назначения двух полицмейстеров – русского и китайского, облеченных равными правами, против чего решительно запротестовали представители России.

Можно было бы предположить, что сложности, которые возникли в ходе переговоров России и Китая, США используют в своих интересах, однако в правительственных кругах Вашингтона признали возможным, «чтобы американцы уплачивали налоги на тех же основаниях, как и русские»³⁷. Неожиданный шаг государственного секретаря был бы способен породить недоумение, если бы не то обстоятельство, что весной 1910 года в Харбине проживали лишь консул, его секретарь и три-четыре американца, входившие в состав консульского персонала. Таким образом, решение Вашингтона пойти навстречу администрации КВЖД не преследовало сугубо практических целей. Фактически же, не принося никаких жертв России, США с помощью этого приема имитировали готовность считаться с ее интересами

³² АВПРИ. Японский стол. Д. 915. Л. 308.

³³ АПВРИ. Китайский стол. Д. 133. Л. 28.

³⁴ Griswold A.W. The Far Eastern Policy of the United States. N.Y., 1958. P. 154.

³⁵ DGP. B. 32. S. 65.

³⁶ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 563. Л. 258.

³⁷ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 415. Л. 75.

и идти ей на уступки. Это была попытка возбудить в Петербурге надежду на сотрудничество с США и помешать дальнейшему русско-японскому сближению.

Российская дипломатия смогла извлечь для себя максимум из действий государственного департамента США. Так, передав Ноксу благодарность, российское правительство объявило харбинский вопрос исчерпанным³⁸. Конечно, и в Петербурге, и в Вашингтоне понимали, что в действительности дело обстоит далеко не так, но теперь для госдепартамента возвращение к «исчерпанному» вопросу осложнялось и в этом преимущества России были несомненными.

Вскоре после того как государственному департаменту стало известно, что Россия и Япония 4 мая 1810 года подписали соглашение о сотрудничестве, консул США в Харбине по указанию из Вашингтона прислал русскому генеральному консулу письмо, в котором сообщал, что американское правительство «находит справедливым, чтобы американские граждане, проживающие здесь, уплачивали временно через посредство своих консулов причитающуюся с них долю таких муниципальных сборов, которые нужны на снабжение города дорогами, освещением, санитарным устройством и полицией, впредь до принятия удовлетворительных муниципальных правил, которые... правительство считает необходимым и в отношении которых оно сохраняет за собой все права»³⁹. Это письмо, таким образом, выражало право прямого вмешательства консулов в организацию городских сборов и городского устройства Харбина. Конфликт из-за гражданского управления на территории КВЖД грозил вновь обостриться, что осложняло положение и препятствовало нормальной деятельности органов общественного управления Харбина и других населенных пунктов полосы отчуждения КВЖД вплоть до мировой войны.

Однако, чем ближе была мировая война, тем меньше европейские страны проявляли интерес к харбинскому вопросу. Уже летом 1913 года британский консул в Харбине известил российский дипломатический корпус о принципиальном согласии на предоставление британскими подданными, проживающими в полосе отчуждения КВЖД, письменных обязательств о соблюдении всех правил и требований русских властей⁴⁰. Франция и Германия выразили солидарность с Великобританией, и только США продолжали упорствовать.

Несмотря на бурные события лета 1914 года в Европе, подписание соглашения все же состоялось: с Англией оно было подписано 20 ноября (3 декабря) 1914 года, с Бельгией, Голландией, Данией, Испанией, Италией и Францией – в апреле – мае 1916 года, с Японией – в феврале 1917 года, и только США остались на прежних позициях. Впрочем, в условиях мировой войны это уже не имело существенного значения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Известия МИД [Текст]. – 1916. – Кн. 3–4. – Прил.
2. Новое время [Текст]. – 1909. – 28 дек. (1910. 10 янв.)

³⁸ АВПРИ. Канцелярия МИД. 1910. Д. 132. Л. 116.

³⁹ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 415. Л. 93.

⁴⁰ РГВА. Ф. 2000. Оп. 1. Д. 4249. Л. 58.

3. Русско-китайские отношения, 1689–1916 [Текст] : офиц. документы. – М., 1958.
4. Харбинский вестник [Текст]. – 1909. – 14 (27) окт.
5. Adams H. Letters of Henry Adams (1892—1918) [Text]. – Boston ; N.Y., 1988.
6. Griswold A.W. The Far Eastern Policy of the United States [Text]. – N.Y., 1958.
7. North China Daily News [Text]. – 1909. – 29 May.
8. Statistical Abstract of the United States [Text]. – Washington, 1934.
9. Willoughby W.W. Foreign rights and interests in China [Text]. – Vol. 1–2. – Baltimore, 1927. – Vol. 1.

N.P. Ananyeva

**THE CHINESE EASTERN RAILWAY AND THE ROLE IT PLAYED
IN THE UNITED STATES EXPANSION IN MANCHURIA IN 1906–1917**

The paper centers on Russian-American contradictions in Manchuria in 1906–1917. The source of the contradictions was the organization of local self-government of the Chinese Eastern Railway. The analysis of the US diplomatic relations with Russia and Japan concerning Northeast China reveals the main aims of the US foreign policy in the Far East and creates a holistic picture of the international situation in the region before World War I.

Northeast China, diplomacy, international situation, Russia, agreement, protest.