

Правовой статус российских подданных в Китае в 1896 - 1935 гг. (на примере Маньчжурии)

Казакова Алена Вячеславовна

Студент (бакалавр)

Алтайский государственный педагогический университет, Исторический факультет,
Всеобщая история, Барнаул, Россия
E-mail: dynauka.al@gmail.com

**Правовой статус российских подданных в Китае в 1896 - 1935 гг.
(на примере Маньчжурии)**

Казакова Алена Вячеславовна

студент

Алтайский государственный педагогический университет, Барнаул, Россия

E-mail: dynauka.al@gmail.com

Отношения между Россией и Китаем имеют долгую историю и основаны на политическом и экономическом сотрудничестве. Сегодня они являются надёжными партнёрами в международных и внутренних вопросах. Однако проблема эмиграции и переселения осложняла их взаимодействие, вызывая конфликты из-за правового статуса переселенцев.

В данной работе рассмотрены две основные волны эмиграции российских подданных в Маньчжурию: первая – дореволюционный этап переселения, связанный с трудовой миграцией (основная часть) и религиозными гонениями в конце XIX – начале XX в. [5] и вторая волна уже эмиграции с 1917 по 1924 гг., которая явилась следствием вышеуказанных внутриполитических событий в России [5].

Основной причиной массовой эмиграция на территорию Маньчжурии в эти периоды стало строительство Китайско-Восточной железной дороги (далее КВЖД) в 1896 г., которое вызвало приток рабочих и формирование «полосы отчуждения» [6], а также стремление найти безопасное место, где можно укрыться от военных событий, разворачивавшихся на территории России, а также несогласие с политикой, проводимой советскими властями в различных областях [1].

г. Харбин стал административным центром на северо-восток Китая. Поток русских эмигрантов постоянно увеличивался и к июлю 1911 г. численность населения Харбина составляла 59 677 чел., из них русские эмигранты — 40 тыс. человек, а к 1923 г. — 165 тыс. [7].

Таким образом, складывались условия, при которых русским эмигрантам и местному китайскому населению приходилось контактировать по разным вопросам, в том числе требующих правового регулирования.

В качестве промежуточного решения данной проблемы были созданы дипломатические бюро на линиях железной дороги, главное в Харбине (1899 г.) и органы административного управления при управляющем дорогой (Управление КВЖД, Особый комитет и подчиненные ему местные комитеты на линии) [4]. 20 июля 1901 г. в полосе отчуждения были учреждены должности мировых судей, которые решали дела, возникавшие между только русскими подданными, а в февраль 1906 был учреждён Пограничный суд [4]. Дела между русскими и китайцами, не касавшиеся дороги, решал Консульский суд и консульства в Харбине и других городах [4]. Основным источником закона на данной территории был устав Общества КВЖД.

Чтобы укрепить российскую власть на территории КВЖД было введено самоуправление в Харбине и по линии КВЖД [4]. Создание таких локальных административных

и судебных органов, которые руководствовались российскими законами, было обосновано тем, что подданные обладали в Маньчжурии правом экстерриториальности [3].

Однако, после Октябрьской революции дипломатические соглашения между Россией и Китаем прекратили действовать из-за непризнания нового советского правительства Китаем. В 1917 - 1919 гг. в Маньчжурии шла борьба за установление власти над этой территорией между представителями «красных» и «белых» из-за чего, правовое положение российского населения на линии было очень неопределённым [2].

2 октября 1920 г. министр путей сообщения Китая Е Гунчжо подписал с Русско-Азиатским банком соглашение «О совместном управлении Китайско-Восточной железной дорогой». По нему, Китай временно брал верховный контроль и заменял русской полицией китайской. Это стало правовой основой для перехода дороги под контроль Пекина [2]. Помимо этого декретом президента Китайской Республики от 23 сентября 1920 г., было отменено право экстерриториальности у российских подданных, закрыт русский суд, а вместо него был создан китайский суд для русских, административные органы управления КВЖД [4].

В 1924 г. советское правительство подписывает соглашение о КВЖД с пекинским правительством в котором, соглашается что граждане СССР, проживавшие в Китае, подчинились китайской юрисдикции[1]. Однако помимо этого, также были заключены соглашения, которые привели к формированию совместного управления КВЖД, которое проявилось в том, что административные органы стали состоять наполовину из советских наполовину из китайских граждан. Такая ситуация сохранялась до продажи дороги в 1935 г. КВЖД японским властям.

Список использованной литературы:

1. Аблажей, Н. Н. С востока на восток: Российская эмиграция в Китае / Н. Н. Аблажей. – Новосибирск : Издательство СО РАН, 2007. – 300 с.
2. Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.) / Н. Е. Аблова. - Москва: НП ИД «Русская панорама», 2004. - 432 с.
3. Бабкина Е. С. Русская диаспора в Китае в конце XIX – середине XX вв.: условия формирования, демографические характеристики, правовой статус // ВЕСТНИК ТОГУ, 2017. – № 3 – С. 235–244
4. Куликова Н. В. Политико-правовые нормы пребывания россиян на территории Маньчжурии (конец XIX – начало XX в.) // Россия и АТР, 2007. – №3 – С. 67–74.
5. Курто. О. И. Российская историография русского присутствия в Китае. // Общество и государство в Китае: XLII научная конференция: т. 1 / Ин-т востоковедения РАН. – М.: Учреждение Российской академии наук Институт востоковедения (ИВ РАН), 2012. – С. 301–308
6. Мещеряков А. Ю., Антропов О. К. Особенности российской колонизации Маньчжурского края в конце XIX – начале XX в. // Манускрипт, Т. 12, 2019. – № 4 – С. 35–40
7. Чень Цюцзе. Влияние КВЖД на численность населения Харбина. // Россия и АТР, 2011. – №1 – С. 80–85

Источники и литература

- 1) Аблажей, Н. Н. С востока на восток: Российская эмиграция в Китае / Н. Н. Аблажей. – Новосибирск : Издательство СО РАН, 2007. – 300 с.
- 2) Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.) / Н. Е. Аблова. - Москва: НП ИД «Русская панорама», 2004. - 432 с.

- 3) Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.) / Н. Е. Аблова. - Москва: НИ ИД «Русская панорама», 2004. - 432 с. З. Бабкина Е. С. Русская диаспора в Китае в конце XIX – середине XX вв.: условия формирования, демографические характеристики, правовой статус // ВЕСТНИК ТОГУ, 2017. – № 3 – С. 235–244
- 4) Куликова Н. В. Политико-правовые нормы пребывания россиян на территории Маньчжурии (конец XIX – начало XX в.) // Россия и АТР, 2007. – №3 – С. 67–74.
- 5) Курто. О. И. Российская историография русского присутствия в Китае. // Общество и государство в Китае: XLII научная конференция: т. 1 / Ин-т востоковедения РАН. – М.: Учреждение Российской академии наук Институт востоковедения (ИВ РАН), 2012. – С. 301–308
- 6) Мещеряков А. Ю., Антропов О. К. Особенности российской колонизации Маньчжурского края в конце XIX – начале XX в. // Манускрипт, Т. 12, 2019. – № 4 – С. 35–40
- 7) Чень Цюцзе. Влияние КВЖД на численность населения Харбина. // Россия и АТР, 2011. – №1 – С. 80–85