

УДК 94(47+57)

ББК 63.3(2)6+63.3(5Кит)6

К вопросу о характере, видах и объемах советской помощи Китаю в период японской агрессии (1937–1942 гг.)

В.Г. Шматов¹

¹ Алтайская государственная академия образования им. В.М. Шукшина (Бийск, Россия)

On the Issue of the Nature, Forms and Amount of Soviet Aid to China during the Japanese Aggression (1937–1942)

V.G. Shmatov¹

¹ The Shukshin Altai State Academy of Education (Biysk, Russia).

Рассмотрены вопросы оказания военно-экономической помощи Китаю в начальный период японо-китайской войны. На примере ряда архивных документов рассматривается позиция Советского Союза в условиях развязанной 7 июля 1937 г. милитаристской Японией полномасштабной войны против Китая. В качестве исследовательской задачи автором была предпринята попытка показать на основе документальных материалов особое положение провинции Синьцзян. Этой провинции в условиях войны была отведена роль важного стратегического региона, через который проходила единственная транспортная артерия, связывавшая воюющий Китай с Советским Союзом. Помимо этого, автор в своей работе указывает на то, что Синьцзян явился единственным регионом, своего рода тыловой базой, способной решить поставленные важные задачи по снабжению китайской армии необходимыми материалами в короткий срок. Отмечается, что одной из главных проблем в деятельности трассы из Советского Союза в Китай являлась доставка необходимого для работы автомобилей горючего. Данная проблема была решена путем устного соглашения об организации смешанного общества по постройке и эксплуатации нефтекомбината в Тушанцзы на паритетных началах.

Ключевые слова: изоляция, транспортная артерия, снабжение материалами, доставка, грузы, военные предприятия.

DOI 10.14258/izvasu(2014)4.1-41

Развязанная 7 июля 1937 г. милитаристской Японией полномасштабная война против Китая поставила его правительство в крайне тяжелое положение [1, с. 37].

Великие державы в начале японо-китайской войны заняли выжидательную позицию. Английские импери-

This article studies the questions of military and economic aid to China in the early period of the Sino-Japanese War. On the example of archival documents the author considers the position of the Soviet Union in full-scale war against China launched by the militarist Japan in July 7, 1937. The research objective was to show the special situation of Xinjiang province using document materials. In time of war this province played a very important strategic role, with a single traffic arterial, which linked the warring China and the Soviet Union passing through it. Besides, the author points out in the paper that Xinjiang was the only region, a kind of rear base, that could solve the important task of supplying the Chinese army with necessary materials in a short time. Also, the research points out that one of the main problems in the work of the thruway from the Soviet Union to China, was the delivery of fuel to fill up combat vehicles. This problem was solved by an oral agreement to set up a joint company for construction and exploitation of the Tushantszy oil refinery plant on a parity basis.

Key words: traffic arterial, supply of materials, delivery, goods, isolation, military enterprises.

алисты проводили на Дальнем Востоке, как и в Европе, политику попустительства агрессии [2, с. 3]. Со стороны США кроме «протестов и обвинений морально-го плана» также никаких действий не последовало. По сути, такая позиция развязывала руки японской военщине и предоставляла ей свободу действий [3, с. 30].

Перенесение военных действий Японии в центральные районы Китая поставило под угрозу саму независимость страны. Чан Кайши в этих условиях обратился в Лигу Наций с просьбой об использовании сил коллективной безопасности. Но государства-члены Лиги Наций, за исключением Советского Союза, даже не рассматривали всерьез вопросы защиты интересов Китая и оказания ему какой-либо помощи. В результате Китай остался один на один с мощным в военном и экономическом отношениях агрессором.

В сложившихся обстоятельствах гоминдановское правительство обратилось за помощью к Советскому Союзу и нашло здесь поддержку. В августе 1937 г. между государствами был подписан договор о ненападении сроком на 5 лет. А уже осенью 1937 г. между СССР и Китаем начались переговоры о предоставлении долгосрочных кредитов на поставку вооружения китайской армии [1, с. 38]. Эти события кардинальным образом изменили планы Японии, направленные на международную изоляцию и завоевание Китая [3, с. 31].

В течение июля-октября 1937 г. японские вооруженные силы сумели перекрыть все транспортные артерии доставки в Китай вооружений и расходных материалов. В это же время военно-морской флот агрессора блокировал морское побережье страны и тем самым исключил возможность переброски грузов через порты.

Почти полная утрата Китаем возможностей транспортного сношения с внешним миром поставила на повестку дня вопрос создания нового безопасного маршрута доставки необходимых для ведения войны товаров и тыловой базы, которая могла бы выполнять функции перевалочного пункта и, по возможности, промышленного узла. После взвешенного анализа ситуации такая роль была отведена северо-западной провинции страны – Синьцзяну. Синьцзян имел удобные коммуникации с Советским Союзом и граничил с ним на протяжении 2-х тыс. км. Учитывая эти факторы, в 1937 г. китайское правительство обратилось к СССР с просьбой оказать помощь в создании автомобильной трассы через провинцию Сары-Озек – Урумчи – Ланьчжоу для доставки из СССР в Китай оружия, боеприпасов, самолетов, запасных частей и т.п. Советское правительство ответило согласием [4, с. 76].

Уже в октябре 1937 г. китайские рабочие начали прокладку 2925-километровой автомобильной трассы. На ней в качестве специалистов трудилось и несколько тысяч советских граждан. Работы велись в очень трудных условиях, но, тем не менее, к середине 1938 г. строительство трассы было по существу завершено, и по ней началось регулярное движение советских автомобильных колонн, перевозивших столь необходимую китайскому народу военную помощь [5, с. 163, 164]. Одной из главных проблем в деятельности созданной трассы явилась доставка необходимого для

работы автомобилей горючего. Весь объем требуемого горючего в этот период поступал из СССР. К тому же затяжной характер войны и потеря Китаем имеющихся небольших промышленных районов по производству бензина и солянки потребовали от китайского правительства принятия срочных мер по максимальному приближению и удешевлению производства этих материалов для нужд собственной армии. Исходя из этого китайское правительство в январе 1938 г. обратилось к правительству СССР с просьбой о помощи в проведении геологоразведочных работ в предполагаемом нефтеносном районе в местечке Тушанцзы [6, л. 28]. После проведения всех необходимых изыскательных работ и выявления промышленных запасов нефти в ноябре 1938 г. между Правительством Советского Союза и правительством Синьцзяна было достигнуто устное соглашение об организации смешанного общества по постройке и эксплуатации нефтекомбината в Тушанцзы на паритетных началах [7, л. 2].

К концу июня 1940 г. нефтеперерабатывающий комбинат был построен, а монтаж оборудования полностью завершен. В отчетных ведомостях отмечалось, что с начала 1939 г. по май 1941 г. было пробурено 9 скважин глубиной от 130 до 260 метров. Дебет суточной добычи сырой нефти составил 1,2 т [8, л. 24]. Общая стоимость строительства нефтекомбината была определена в 6,5 млн рублей [9, л. 1]. Нефтеперерабатывающий комбинат в Тушанцзы позволил не только обеспечить горючим потребности трассы, но и планировать его поставки китайской армии.

Серьезной проблемой в организации оказания помощи Китаю явилась доставка самолетов. Об этом свидетельствует запись беседы Сталина с представителями китайского правительства в Москве в ноябре 1937 г., в ходе которой советский лидер указывал китайскому маршалу Ян Цзе, что «...доставлять самолеты в Китай очень трудно, к примеру, при последней доставке разбилось около 20-ти самолетов. Целесообразнее было бы организовать самостоятельное самолетостроение. Всю необходимую помощь в этом берет на себя Советский Союз». При этом Сталин добавил, что если организовать несколько мастерских, то можно будет собирать до 300 самолетов в месяц [10, л. 21].

В результате после длительных переговоров с представителями китайского правительства (специальным послом и полномочным министром г. Сунь-Фо и заместителем военного атташе майором Ху Ши-Цзе) в июле 1939 г. в Наркомате авиационной промышленности был подписан протокол совещания. Согласно этому протоколу «было решено построить в г. Урумчи самолетосборочный завод на выпуск 300 (трехсот) штук одномоторных истребителей типа И-16 из деталей, узлов и агрегатов, поставляемых полностью советскими заводами» [8, л. 24].

Реализация соглашения шла ускоренными темпами, и уже 19 апреля 1941 г. директор авиасборочно-го завода Еськов докладывал Народному комиссару внешней торговли А.И. Микояну, что самолето-сборочный завод в Урумчи с 1 октября 1939 г. введен в эксплуатацию, а с марта 1940 г. достиг своей проектной мощности. Завод построен по последнему слову техники, а качество строительно-монтажных работ выполнено на отлично [11, л. 52]. По смете строительство завода оценивалось в 25 млн руб. [12, л. 115].

Следует отметить, что к концу 1937 г. после ряда крупных воздушных боев китайская авиация понесла серьезные потери и по существу начала утрачивать свое значение. Причиной такого положения явилась прежде всего нехватка квалифицированных кадров в авиации. Китайское правительство, осознавая, что ситуацию можно изменить только путем создания крупного учебного заведения, способного восполнить человеческие потери в военно-воздушных силах, обратилось за помощью к СССР. После проведения ряда переговоров между правительствами Советского Союза и Китая такое учебное заведение было организовано в Кульдже – центре Илийского округа. В августе 1939 г. между государствами было «заключено джентльменское соглашение» о приглашении «советских инструкторов в Кульджинскую авиационную школу» [5, с. 170].

Постройка и снабжение всеми необходимыми материалами авиашколы на территории Синьцзяна явилось серьезной помощью со стороны СССР сражающемуся китайскому народу [13, л. 2]. Вышедшие из стен школы летчики мужественно боролись с японскими захватчиками, неоднократно демонстрируя высокое боевое мастерство в небе Китая [8, л. 30].

Практически все мероприятия, проводимые Советским Союзом на территории Китая, требовали постоянного присутствия большого числа советских военных специалистов и советников. Представитель Чан Кайши в Советском Союзе генерал Хэ Яо-Цзу в беседе с Ворошиловым в 1940 г. неоднократно обращался с просьбой о дополнительной посылке в Китай советников [10, л. 40]. Посланцы советского народа помогали командованию китайской армии разрабатывать планы военных операций, обучали и готовили китайских солдат и офицеров к активным боевым действиям против захватчиков. К середине февраля 1939 г. в Китае работали и участвовали в борьбе с японскими агрессорами 3665 различных советских военных специалистов [15, с. 4–6]. А в 1940 г. было дополнительно командировано 29 советников для пехоты, 6 – для кавалерии, 33 – для артиллерии, 11 связистов, 10 военных химиков, 13 инструкторов-танкистов, 6 инструкторов для ПВО [10, л. 55]. Наибольшая группа советских граждан состояла из летчиков и специалистов по летному делу, таких как авиатехники, радисты, техники по вооружению, аэрофотографы,

которых по-прежнему не хватало в китайской авиации [10, л. 10]. Необходимо подчеркнуть, что в первые годы войны советские летчики-добровольцы составили основу китайской авиации.

Если говорить об общих объемах помощи, которую оказывал СССР сражающемуся Китаю, то необходимо указать, что военно-техническая помощь была оформлена тремя кредитными соглашениями. По первому кредитному соглашению в Китай с 3 марта по 10 июня 1938 г. была переброшена следующая техника:

- самолеты СБ – 62 шт., И-16 – 153 шт. [16, л. 3];
- И-15 – 62 шт.;
- УТИ – 9 шт., запасные авиамоторы, авиазапчасти [10, л. 10];
- танки Т-26 – 82 шт.;
- автомашины ЗИС – 982 шт., запасные моторы и запчасти к ним [17, л. 4];
- зенитные пушки (45 мм) – 50 шт., а также военные приборы, боеприпасы для артиллерии и танков, пулеметы и гаубицы.

Общая стоимость военного имущества, полученного Китаем по первому контракту, оценивалась в 27057 тыс. долл.

Последующие контракты на общую сумму 16 млн 236 тыс. 221 долл. обеспечили доставку в Китай более 300 самолетов, 350 грузовых автомашин и тракторов, 250 пушек, 1300 пулеметов и много другого военного имущества. В итоге, с октября 1937 г. по сентябрь 1939 г. китайская сторона для борьбы с японским агрессором получила из Советского Союза 985 самолетов, 82 танка, более 1300 орудий, свыше 14 тыс. пулеметов.

После июня 1940 г. в Китай было направлено: звукоулавливателей – 27 шт., зенитных пулеметов 560 шт., десятитонных грузовиков – 80 шт., бронемашин с пушками – 8 шт., бронемашин с радио – 8 шт., бронемашин с пулеметами – 20 шт., трехколесных мотоциклов – 130 шт., шин – 240 шт., гусениц – 240 шт. [10, л. 46].

К началу 1939 г. благодаря усилиям военных специалистов из СССР значительно сократились потери китайской армии. Если в 1937 г. они составляли 5 : 1 по отношению к потерям японской армии, то к 1939 г. это соотношение было 1 : 1,2. К осени 1939 г. японская армия потеряла 25–30 тыс. человек убитыми и ранеными [4, с. 93]. За время присутствия военных советников и инструкторов в Китае военную переподготовку прошли 90 тысяч китайских военнослужащих. Советские инструкторы и специалисты столкнулись с такими серьезными трудностями в работе, как низкий уровень подготовки военных кадров китайской армии, устаревшее вооружение, отжившая система организации войск и т.д.

К июню 1941 г., помимо самолетов, танков, орудий разных калибров и пулеметов, из СССР посту-

пило в Китай около 180 млн патронов, 31,6 тыс. авиабомб, около 2 млн снарядов и другое вооружение и материалы [4, с. 80–81]. Все просьбы китайской стороны серьезно учитывались соответствующими советскими органами, и советское правительство старалось максимально удовлетворять нужды китайской армии. Также Советский Союз поставлял в Китай через Центральную Урумчинскую аптеку необходимые для нужд армии медикаменты.

Благодаря совместным усилиям Советского Союза и Китая в борьбе против японских агрессоров планы «молниеносной» войны, на которую рассчитывали японские милитаристы, провалились.

Эффективная помощь Советского Союза Китаю, большая часть которой направлялась через Синьцзян, наглядно продемонстрировала потенциальные возможности СССР, его решимость принять необходимые меры для обуздания агрессоров. Это было наглядным свидетельством того, что Советский Союз был надежным оплотом мира и безопасности [2, с. 25]. Совершенно очевидно, что Советский Союз сыграл

большую роль в установлении и сохранении единого фронта, особенно в начальный период японо-китайской войны.

Провинции Синьцзян, в условиях начала японо-китайской войны было отведено первостепенное значение важного стратегического региона, через который проходила единственная транспортная артерия, связывавшая Китай с Советским Союзом. Эта артерия обеспечивала воюющему Китаю бесперебойную и своевременную доставку практически всех необходимых грузов. А в целях приближения и удешевления производства необходимой техники, материалов и оборудования Синьцзян явился единственным регионом – тыловой базой, способной решить поставленные важные задачи по снабжению армии необходимыми материалами в короткий срок. Возведенные в регионе в сжатые сроки крупные военные и промышленные предприятия существенным образом сократили материальные расходы по доставке грузов из Советского Союза и позволили Китаю за более короткое время доставлять все необходимые материалы на фронт.

Библиографический список

1. Сотникова И.Н. Помощь СССР Китаю в антияпонской войне // Роль СССР и Китая в достижении победы во Второй мировой войне : материалы науч. конф. / Ин-т Дальнего Востока РАН и Китайский ин-т международных исследований МИД КНР. – М., 2012.
2. Сиполс В.Я. Дипломатическая борьба накануне Второй мировой войны // Фашистские агрессоры и их покровители. Война на Дальнем Востоке [Электронный ресурс]. – URL: www.mysteriouscountry.ru/wiki/index.
3. Мамаева Н.Л. Дипломатия СССР и США и проблема внутривосточной стабильности в Китае в период японо-китайской войны // Роль СССР и Китая в достижении победы во Второй мировой войне. – М., 2012.
4. Дубинский А.М. Советско-китайские отношения в период японо-китайской войны, 1937–1945. – М., 1980.
5. Бармин В.А. СССР и Синьцзян. 1918–1941 гг. – Барнаул, 1998.
6. Архив внешней политики Российской Федерации (АВП РФ). – Ф. 0100. – Оп. 23, папка 193. – Д. 15
7. АВП РФ. – Ф. 0100. – Оп. 24, папка 197. – Д. 14.
8. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 413. – Оп. 12. – Д. 4593.
9. АВП РФ. – Ф. 0100. – Оп. 29, папка 206. – Д. 20.
10. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. 558. – Оп. 11. – Д. 321.
11. РГАЭ. – Ф. 413. – Оп. – 12, – Д. 4594.
12. АВП РФ. – Ф. 0100. – Оп. 29, папка 205. – Д. 18.
13. АВП РФ. – Ф. 0100. – Оп. 29, папка 205. – Д. 17.
14. РГА СПИ. – Ф. 558. – Оп. 11. – Д. 325.
15. В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – 2-е. изд. – М., 1986.
16. АВП РФ. – Ф. 0100. – Оп. 23, папка 193. – Д. 14.
17. АВП РФ. – Ф. 0100. – Оп. 19, папка 17. – Д. 52.