
ВСЕОБЩАЯ ИСТОРИЯ

EDN: CDKOAG

УДК 94(470)(510)

Установление авиационного сообщения между Китаем и Советским Союзом

Новиков Михаил Васильевич

доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, заведующий кафедрой теории и методики профессионального образования, Ярославский государственный педагогический университет им. К. Д. Ушинского. Россия, г. Ярославль. E-mail: m.novikov@yspu.org

Аннотация. Рассматривается история советско-китайских переговоров об открытии авиационного сообщения между Советским Союзом и Китайской Республикой (далее – КР), начавшихся в 1935 г. и успешно завершившихся в 1939 г. Отмечается, что инициатива начала переговоров принадлежала китайской стороне. Это было связано как с развитием этого вида транспорта в мире в целом, так и с особенностями геополитического положения КР, оказавшейся в сухопутной транспортной изоляции после оккупации в 1931–1932 гг. Японией Севера-Востока Китая, где находился единственный современный сухопутный транспортный коридор с Советским Союзом и Европой – Китайско-Восточная железная дорога. В ходе переговоров, сопровождавшихся длительными перерывами, как правило, не по вине советской стороны, обсуждались вопросы зон использования китайских самолетов с китайскими экипажами и советских самолетов с советскими экипажами, возможное сотрудничество с немецкой авиационной компанией «Евразия», создание смешанной советско-китайской авиационной компании и др. Подчеркивается, что вопрос создания смешанной советско-китайской компании для обслуживания авиационной линии Хами – Алма-Ата оказался наиболее сложным, в его решении принимали участие Политбюро ЦК ВКП(б) и лидер Китая Чан Кайши. Проблемы уставного капитала и таможенных пошлин на ввозимые в Китай советские материалы были решены в самом конце переговорного процесса. Подчеркивается, что серьезную роль в открытии гражданского авиационного сообщения между Китаем и Советским Союзом сыграла созданная Наркоматом обороны СССР авиационная трасса Алма-Ата – Ланьчжоу для перегонки советских военных самолетов в Китай в рамках секретных советско-китайских договоренностей об оказании Китаю военной помощи в войне против Японии.

Ключевые слова: советско-китайские переговоры, соглашение, советско-китайская авиационная компания, Хами, Алма-Ата, уставной капитал, таможенная пошлина.

Исполнилось 90 лет с начала советско-китайских переговоров об открытии авиационного сообщения между двумя странами. Эта тема нашла свое отражение, как правило, в общих работах и советских, и российских исследователей по истории Китая и советско-китайских отношений [2, с. 344, 345; 7, с. 398, 401; 12, с. 139, 140]. Целью данной статьи является детальное рассмотрение переговорного процесса, в ходе которого возникали различные инициативы и предложения; часть из них вошла в текст соглашения о создании советско-китайской авиационной компании «Хами-Ата», другие были отклонены как не отвечавшие национальным интересам одной из договаривавшихся сторон.

Установление воздушного сообщения между Советским Союзом и Китайской Республикой можно рассматривать только в контексте развития советско-китайских отношений в 1920–1930-е гг., которые включали в себя установление дипломатических отношений с пекинским правительством Китайской Республики (далее – КР) в 1924 г., советскую военно-финансовую поддержку революционного Гоминьдана в борьбе с реакционным пекинским правительством в 1924–1927 гг., разрыв дипломатических отношений с гоминьдановским правительством Китайской Республики и их восстановление в 1932 г. Полуфеодальный, полукOLONиальный Китай [8, с. 142] с буржуазно-демократической коррупционной гоминьдановской политической надстройкой с подозрением относился к Советскому Союзу, который оказывал финансовую и военную помощь китайским коммунистам в их вооруженной борьбе с Гоминьданом. В лице милитаристско-фашистской Японии, однако, Гоминьдан получил еще

более опасного соседа, недвусмысленно заявившего о своем намерении сделать Китай своей колонией с помощью вооруженной силы. Эти обстоятельства разделили китайскую элиту на сторонников сближения с Советским Союзом и сторонников сближения с Японией; как оказалось в дальнейшем, большинство все-таки выступало за сближение с СССР. В рамках непоследовательной, противоречивой политики сближения с СССР правительство Китайской Республики инициировало сотрудничество в сферах культуры [10] и создания транспортной инфраструктуры, в военной сфере и др.

До 1931 г. Китай имел единственный современный сухопутный транспортный коридор, который связывал его с Советским Союзом и далее с Европой, – Китайско-Восточную железную дорогу. С оккупацией Японией Северо-Востока Китая и созданием там враждебного Китаю марионеточного государства Маньчжоу-го (диго) этот сухопутный транспортный коридор стал Китаю недоступен, страна оказалась в сухопутной транспортной изоляции.

В данной ситуации естественно появление в Китае нескольких проектов по развитию инфраструктуры как сухопутного, так и воздушного транспорта, в том числе в направлении Советского Союза. 20 июня 1935 г. министр путей сообщения КР Чжу Цзяхуа в беседе с послом СССР в Китае Д. В. Богомоловым начал разговор о проблемах воздушного сообщения, имея в виду большие неудобства, и прежде всего политические, которые являлись следствием отсутствия прямой воздушной линии с Европой. Было очевидно, что китайского министра не устраивала деятельность авиационной германской компании «Евразия», самолеты которой летали в Европу по длинному южному маршруту в обход территории СССР. Богомолов заметил, что ни о каком сотрудничестве со стороны СССР с авиационной компанией нацистской Германии речи быть не может, и задал вопрос: «Почему бы вам не организовать смешанное общество с нами?» Ответ министра был обнадеживающим: «Китайское правительство хотело бы само организовать линию через Синьцзян» [3, с. 744]. В августе 1935 г. состоялась беседа Богомолова с председателем совета управляющих Банка Китая Сун Цзывэнем, в ходе которой речь зашла об инициативе министра путей сообщения Чжу Цзяхуа – об организации воздушного сообщения с Советским Союзом и Европой. В ходе беседы Богомолов заявил, что «если это является действительно желанием китайского правительства, то я полагаю, что можно было бы конкретно обсудить вопрос о создании китайско-советской смешанной компании связи через Синьцзян от Хами до Урумчи и дальше до советской границы. От советской границы на Европу СССР установит свою линию» [3, с. 744].

27 февраля 1936 г. Чжу Цзяхуа в ходе беседы с Богомоловым вернулся к теме организации воздушного сообщения Китая с Советским Союзом и Европой. Он сообщил, что китайское правительство не может разрешить создания смешанной советско-китайской авиакомпания, так как в этом случае Япония сразу же потребовала бы установления какой-нибудь новой японо-китайской авиационной линии, что для Китая неприемлемо. Он озвучил просьбу китайского правительства о возможности создания чисто китайской авиационной линии через Синьцзян [3, с. 744, 745].

В ходе встречи с Богомоловым 4 августа 1937 г. секретарь Чан Кайши Чэнь Лифу подчеркнул, что он говорит от себя лично, а не от имени правительства Китая; он отметил, что в связи с войной против Японии Китай остался совершенно отрезанным от Европы. Чэнь Лифу поинтересовался, каким может быть ответ советского правительства на китайское предложение установить авиационное сообщение через Синьцзян с тем условием, чтобы китайские самолеты летали до Урумчи, где происходила бы пересадка на советские самолеты. Богомолов в ответ напомнил о советском предложении создать смешанную советско-китайскую авиационную компанию для организации воздушного сообщения на этом направлении, на что Чэнь Лифу пообещал переговорить об этом с министром путей сообщения [3, с. 745].

Советское предложение о создании смешанной советско-китайской авиационной компании далеко не сразу было принято китайской стороной. 9 апреля 1937 г. Чэнь Лифу вновь завел разговор с Богомоловым о прямой воздушной линии между Китаем и Советским Союзом. Он изложил мнение заместителя министра путей сообщения Пэна Сюэпэя по этому вопросу, которое сводилось к следующему: подготовка договора о создании смешанной советско-китайской компании потребует много времени, поэтому наиболее целесообразно, чтобы полеты через Синьцзян организовало синьцзянское провинциальное правительство – от Нанкина до Хами самолетами китайско-германской авиационной транспортной компании «Евразия», далее – советскими самолетами [13, с. 453].

На следующий день Богомолов получил ответ из НКВД, составленный на основе Постановления Политбюро ЦК ВКП(б) [11, с. 661], на свою посланную накануне телеграмму. Заместитель народного комиссара иностранных дел СССР Б. С. Стомоняков сообщил, что правительство СССР согласно с китайским предложением, чтобы временно воздушное сообщение между Китаем и СССР было организовано правительством Синьцзяна, однако оно категорически против того, чтобы участок авиационной линии от Нанкина до Хами обслуживался германской компанией «Евразия»: «Германия, являющаяся союзником Японии, получила бы в руки фактически контроль над связью между Китаем и СССР в самое важное для Японии время. Мы предлагаем поэтому вернуться к первоначальному китайскому предложению о том, чтобы связь до Синьцзяна осуществлялась китайскими правительственными самолетами, при этом без всякого участия в этом деле иностранцев» [14, с. 458].

13 августа 1937 г. заместитель министра путей сообщения Пэн Сюэпэй посетил Богомолова с предложением об установлении прямой воздушной линии от города Сиань через Синьцзян и СССР в Европу на Берлин или Париж по усмотрению советской стороны. Пэн отметил, что авиационная линия от Сиани до Хами будет обслуживаться китайскими правительственными самолетами без участия иностранных компаний, линия Хами – Урумчи – Чугучак – авиационной компанией, созданной правительством Синьцзяна, и от границы Синьцзяна до Европы – советскими самолетами. Пэн подчеркнул, что создаваемая почтово-пассажирская воздушная линия «будет чрезвычайно доходной, так как вся почта пойдет по этому направлению» [15, с. 460]. Пэн отверг предложение СССР о создании смешанной советско-китайской авиационной компании на том основании, что Китай в принципе отвергает создание смешанных обществ с иностранными государствами и что уже принято решение о ликвидации существовавших смешанных обществ «Евразия» (германский капитал) и «Китайская национальная корпорация» (английский капитал). Богомолов подчеркнул в телеграмме, что этот «разговор с Пэном был, по существу, первым официальным разговором по этому вопросу» [15, с. 461]. 17 августа Стомоняков телеграфировал Богомолову: «Сообщите китайскому правительству о нашем принципиальном согласии с предложенными ими условиями прямой советско-китайской воздушной связи от Сиани через Синьцзян и Москву на Париж» [3, с. 745].

Активизировавшийся в августе 1937 г. переговорный процесс об установлении воздушного сообщения Китая с Советским Союзом и Европой, несомненно, был связан с подготовкой и подписанием 21 августа 1937 г. советско-китайского Договора о ненападении, который, по сути, больше напоминал договор о взаимной помощи, а также с началом Японией 7 июля 1937 г. полномасштабной войны с Китаем. В соответствии с устными секретными договоренностями, аффилированными с Договором, Китай просил срочно организовать в счет будущего советского кредита поставку военных самолетов, и прежде всего истребителей, а также направить в Китай советских летчиков-инструкторов [16, с. 469].

На следующий день после подписания Договора о ненападении, 22 августа 1937 г., Стомоняков направил Богомолову телеграмму, в которой сообщалось о решении правительства СССР предоставить Китайской Республике кредит для оплаты военных поставок и о продаже Китаю 150–200 военных самолетов: «Мы обсуждаем вопрос о скорейшей посылке самолетов через Ганьсу» [17, с. 93]. Сообщая итоги переговоров с Чэнь Лифу об организации советской военной помощи Китаю, Богомолов отразил в ней многочисленные просьбы китайской стороны о срочной посылке истребителей с советскими летчиками-инструкторами: «Это сильно подбодрит китайцев в их борьбе» [18, с. 99, 100].

Принимая политическое решение об ускорении процесса помощи Китаю военной авиацией, советское руководство отчетливо представляло неизбежные логистические трудности, обусловленные протяженностью коммуникаций и отсутствием соответствующей инфраструктуры. Перегонка боевых самолетов в Китай началась одновременно с созданием минимально необходимой инфраструктуры. Совершая в настоящее время беспосадочный авиационный рейс Москва – Гуанчжоу, мы даже не задумываемся, что в середине 1930-х гг. винтовые самолеты могли совершить этот перелет лишь за несколько дней с посадками на промежуточных аэродромах, ориентируясь на рельеф местности, рискуя столкнуться с высокими горными массивами [9, с. 213].

Для самолетов военной авиации были проложены два маршрута: южный маршрут из Алма-Аты через провинцию Синьцзян до Ланьчжоу, северный проходил от Иркутска через Монголию до Ланьчжоу. Воздушный мост Алма-Ата – Ланьчжоу для перегонки военных самолетов в Китай начал создаваться одновременно со строительством Северо-Западной автомо-

бильной трассы Сары-Озек (Казахстан) – Ланьчжоу по тому же самому маршруту: Кульджа, Шихо, Урумчи, Гучен, Хами, Аньси, Сучжоу, Ляньчжоу, Ланьчжоу. Именно в этих населенных пунктах создавались промежуточные военные авиабазы. Главная авиабаза располагалась в Алма-Ате. Здесь производились сборка и предполетная подготовка перегонявшихся в Китай самолетов, здесь же располагалось руководство авиационной трассы [9, с. 213].

Военная авиационная трасса начала функционировать в октябре 1937 г. Ее главной задачей была перегонка в Китай боевых самолетов, кроме того, она использовалась для оперативной переброски в Китай летного состава, военных советников, инструкторов, технического персонала, а также срочных военных грузов и различной корреспонденции. В качестве транспортных самолетов использовались тихоходные бомбардировщики «ТБ-3», новейшие бомбардировщики «ДБ-3А», с которых снималось бомбардировочное оборудование и устанавливались дополнительные бензобаки, а также другие, в том числе гражданские воздушные суда [2, с. 314]. Как отмечает известный российский специалист в области китайской авиации А. А. Демин, созданная осенью 1937 г. военная авиационная трасса Алма-Ата – Ланьчжоу сыграла огромную роль при организации почтово-пассажирской авиационной линии Чунцин – Москва [2, с. 344].

Наступившая после августа 1937 г. пауза в китайско-советских переговорах об установлении воздушного сообщения через Синьцзян была прервана в начале 1938 г. 10 февраля новый посол СССР в Китае И. Т. Луганец-Орельский направил в НКВД телеграмму с информацией, полученной от Пэн Сюэпэя, из которой следовало, что Чан Кайши и министр путей сообщения одобрили проект установления прямой почтово-пассажирской авиационной линии Ханькоу – Ланьчжоу – Хами – Урумчи – СССР. По их предложению на территории Китая эта авиационная линия должна быть чисто китайской, а далее – советской. Затем советский полпред представил уточняющие вопросы, на которые китайская сторона хотела получить срочные ответы от советской стороны: «1. До какого пункта должна распространяться китайская часть линии: Урумчи, Алма-Ата или какого-либо пункта на границе. 2. Можно ли из СССР обеспечить авиабензином авиалинию от границы до Ланьчжоу включительно. 3. Можно ли рассчитывать на покупку радиостановок для всех аэродромов линии (3–4 установки). 4. До получения из Америки закупаемых самолетов “Дуглас” можно ли “одолжить” им 2–3 пассажирских самолета с оплатой за пользование. 5. Также дать на службу необходимое количество летчиков и техперсонала. Пэн Сюэпэй предполагает организовать полеты один раз в неделю» [19, с. 208]. От себя полпред добавил, что на все вопросы можно дать положительные ответы, а конечным пунктом китайской линии назначить Урумчи [19, с. 208].

В новых китайских предложениях об открытии воздушного сообщения были названы следующие начальные, промежуточные и конечные пункты обслуживания китайской стороной: Ханькоу – Сиань – Ланьчжоу – Урумчи – Алма-Ата. Для этих целей министерство путей сообщения обязалось выделить два пассажирских самолета из авиационной компании «Евразия» с китайскими летчиками и китайскими опознавательными знаками, а всю воздушную линию считать правительственной [20, с. 228]. Это предложение в части продления чисто китайской линии до Алма-Аты было отвергнуто советским правительством. 3 мая 1938 г. народный комиссар иностранных дел СССР М. М. Литвинов в телеграмме Луганцу-Орельскому недвусмысленно дал понять, что участок авиационной линии от СССР до Хами должен обслуживаться советскими самолетами и летчиками, а от Хами в сторону Ланьчжоу и далее – китайскими [21, с. 236].

Думается, что выбор Хами в качестве пересадочного пункта был не случайным, так как здесь в 1938 г. начала активную работу советская военная авиационная база по сборке советских истребителей, которые доставлялись от железнодорожной станции Сары-Озек (Казахстан) в Хами в разобранном виде на советских грузовых автомобилях по Северо-Западной автомобильной трассе, построенной в кратчайшие сроки усилиями советских инженеров-дорожников и солдат китайской армии [9, с. 208–212].

Предложение Литвинова о том, чтобы считать Хами пересадочным пунктом, было принято китайской стороной. 13 мая 1938 г. Луганец-Орельский известил НКВД о получении им официального сообщения от министра путей сообщения Китая об организации авиационной линии Ханькоу – Алма-Ата, причем участок от Ханькоу до Хами должен был обслуживаться китайскими правительственными самолетами с китайскими экипажами, а участок от Хами до Алма-Аты – смешанным советско-китайским обществом, специально организуемым для этой цели [22, с. 244]. Полпред также известил НКВД о решении китайского правительства предо-

ставить германской авиационной компании «Евразия» возможность обслуживать авиационную линию Чэнду – Цинхой – Южный Синьцзян (без посадки) – Кабул [22, с. 244].

Как следует из документов, китайское предложение об открытии авиационной линии Ханькоу – Хами – Алма-Ата рассматривалось на заседании Политбюро ЦК ВКП(б), где было принято решение одобрить предложение китайского правительства об осуществлении полетов по данной линии советско-китайской компанией. Главному управлению гражданского воздушного флота (ГУГВФ, «Аэрофлот») совместно с НКВД было предложено «разработать и представить в Инстанцию (Политбюро ЦК ВКП(б). – М. Н.) проект образования советско-китайского общества и проект мероприятий, необходимых для осуществления регулярной воздушной линии от Алма-Аты до Хами» [23, с. 257]. Одновременно в этом же послании советскому полпреду в Китае было настоятельно предложено просить правительство Китая запретить полеты «Евразии» через Южный Синьцзян, указав на то, что «мы считаем нежелательными регулярные немецкие полеты вдоль наших границ и что с подобными представлениями мы уже обратились к Ирану и Афганистану» [23, с. 257].

Китайская неторопливость в решении различных проблем в тот период неоднократно отмечалась и советскими дипломатами, и военными специалистами. Создание советско-китайской авиационной линии в 1930-е гг. не избежало этой участи. 29 августа 1938 г. Литвинов был вынужден направить Луганцу-Орельскому телеграмму с требованием сообщить результаты переговоров по вопросу открытия авиационной линии Алма-Ата – Хами: «Заинтересованные ведомства торопят с ответом, так как из-за этого задерживается уточнение потребных средств и материалов» [24, с. 298].

Как видно из записи беседы (9 ноября 1938 г.) Луганца-Орельского с министром связи Китая Чжан Цзяо, отвечавшим за заключение международных договоров, в предыдущий период от августа до ноября советник советского посольства М. И. Ганин и начальник департамента Министерства связи КР Пань Гуанцзюнь вели переговоры об организации смешанной авиакомпания, но по некоторым вопросам договориться не смогли. К числу несогласованных относились вопросы о размерах основного капитала смешанного общества, об арбитраже и о кратком названии компании. В ходе беседы полпред и министр договорились о том, что «будет лучше всего, если предварительно представители СССР и Китая в Урумчи подсчитают необходимые для создания компании суммы с тем, чтобы потом не прибегать к изменениям уже установленного размера капитала Компании» [4, с. 350]. Что касается вопроса об арбитраже, то выяснилась нерешенность вопроса о том, между какими китайскими и советскими государственными структурами будет подписываться договор о создании смешанного общества – между Министерством связи КР и Главным управлением гражданского воздушного флота СССР или между государствами, что потребовало дополнительных консультаций с правительствами Советского Союза и Китая. Вопрос о кратком наименовании создаваемой компании был связан с определенными комплексами китайской стороны. Чжан, в частности, отметил, «что, если принять краткое наименование с обозначением двух государств с постановкой на 2-м месте Китая, остальные элементы Китая будут разводить разговоры о том, что Китай поставлен 2-е место потому, что он слаб, а СССР на 1-е место, потому что силен. Будет очень много нежелательных разговоров. Чжан сказал, что он не возражает, если краткое наименование совсем не будет употребляться» [4, с. 351].

К февралю 1939 г., несмотря на переговоры представителей ГУГВФ и Минсвязи Китая в Урумчи, вопрос о размере основного капитала смешанной авиационной компании так и не был решен. Об этом сообщил в НКВД Луганец-Орельский телеграммой от 14 февраля 1939 г. Он представил в телеграмме результаты своей беседы с министром связи Китая, которые сводились к следующему: китайская сторона определила весь капитал в 500 тыс. американских долларов, понимая, что этой суммы будет недостаточно, но она согласна на увеличение только при условии предоставления ей кредита советским правительством; китайская сторона считает возможным начать эксплуатацию авиационной линии не дожидаясь окончательного решения финансовых вопросов, для чего она просит советское правительство взять на себя обеспечение авиационной линии всем необходимым (самолетами, кадрами и прочим оборудованием); пробные рейсы Чунцин – Алма-Ата китайская сторона планирует организовать 17 февраля 1939 г. китайскими самолетами и пилотами до Хами или Урумчи, откуда необходимо организовать полеты будущей смешанной авиационной компании. Заканчивая телеграмму, полпред просил добиться соответствующих указаний для ГУГВФ об открытии регулярных рейсов и об определении размера основного капитала смешанной компании. Он

обратился с просьбой выяснить, согласно ли советское правительство на выделение кредита китайской стороне и на каких условиях [25, с. 395].

7 марта 1939 г. Луганец-Орельский получил послание от Литвинова, в котором содержалось решение Политбюро ЦК ВКП(б) по поводу предыдущих предложений китайской стороны: договор о советско-китайской компании может быть подписан от имени Министерства связи Китая и «Аэрофлота»; компания может быть кратко названа «Хами-Ата»; в операционный фонд (125 тыс. американских долларов) стороны вносят наличными поровну; акционерный капитал устанавливается в 1 млн американских долларов; каждая сторона приобретает равное количество акций; китайская сторона в счет своей доли может взять оплату труда рабочих и поставку стройматериалов; «Аэрофлот» покрывает свою долю самолетами, оборудованием, импортными стройматериалами по средним мировым ценам; самолеты, оборудование, стройматериалы подлежат освобождению от таможенных пошлин; все остальное, если не будет вывезено в течение двух лет, подлежит обложению [26, с. 168].

10 марта 1939 г. в ходе беседы Луганца-Орельского, располагавшего инструкциями из Москвы, и министра связи Китая Чжан Цзяо решались отложенные вопросы относительно советско-китайской авиационной компании. Они договорились, что соглашение об образовании советско-китайской авиационной компании подпишут представители Главного управления гражданского воздушного флота СССР и Министерства связи КР, затем было принято советское предложение о кратком наименовании компании – «Хами-Ата», для Китая – «Ха-А». Размер основного капитала определили в 1 млн американских долларов, причем акции делились поровну, 50 % и 50 %. Установили, что на оперативные расходы стороны после подписания соглашения немедленно вносят по 62500 американских долларов. Было также одобрено советское предложение о погашении основного капитала с советской стороны самолетами, оборудованием, строительными материалами, с китайской стороны – строительными материалами, оплатой рабочей силы при создании аэродромов, возведении зданий и др. Возникла небольшая дискуссия относительно понятия «стоимость самолетов» и оборудования «по средним мировым рыночным ценам», которая в ходе беседы была разрешена. В конце беседы речь зашла о таможенной пошлине на ввозимые из СССР самолеты, оборудование, строительные материалы и др. Полпред предложил освободить все необходимое для обеспечения работы авиационной линии, включая автомобили, от пошлины. После непродолжительной дискуссии о сроках отмены пошлины на неиспользуемые самолеты, оборудование, материалы китайский министр согласился с доводами советского полпреда и взял на себя обязанность решить эту проблему с Министерством финансов КР. Подводя итог своей беседе, советский полпред и китайский министр заявили, что они считают необходимым открыть движение по авиационной трассе, не дожидаясь подписания соглашения [5, с. 402–404].

22 июня 1939 г. новый народный комиссар иностранных дел СССР В. М. Молотов направил в Политбюро ЦК ВКП(б) записку о близком завершении советско-китайских переговоров об открытии авиационной линии Хами – Алма-Ата. Он отметил, что остались нерешенными два вопроса: сроки погашения китайской стороной их доли уставного капитала и проблема беспошлинного ввоза из СССР на территорию Китая самолетов, оборудования и строительных материалов. Молотов предложил пойти на уступку и согласиться с предложением китайской стороны о двухгодичном сроке погашения доли уставного капитала. Что касается возражений китайской стороны против беспошлинного ввоза материалов из СССР, то они мотивировали это соображениями государственного престижа и нежеланием создавать прецедент, предлагая оставить в соглашении пункт об обязательных таможенных платежах и в то же время подписать секретное приложение к соглашению, в котором будут перечислены самолеты, оборудование и материалы, освобождаемые от пошлины. Резюмируя, Молотов заявил: «Мы согласны с китайским предложением о специальном приложении, не подлежащем оглашению, в котором будут перечислены предметы, беспошлинно ввозимые. Однако предложенный китайцами список надо дополнить включением в него: радиостанций и радиооборудования, всех видов автотранспорта и метеооборудования». Молотов также предложил поддержать просьбу китайской стороны об организации тренировок китайских летчиков «в качестве третьих пилотов на самолетах компании в пределах возможности» [1, с. 494–496].

1 августа 1939 г. временный поверенный в делах СССР в Китае И. И. Северный в разговоре с Чан Кайши заметил, что заключение соглашения об авиалинии Хами – Алма-Ата затягивается, китайский лидер пообещал это проверить. 9 сентября 1939 г. соглашение наконец-то было подписано между Главным управлением гражданского воздушного флота СССР и

Министерством связи КР о создании советско-китайской авиационной компании «Хами-Ата» с капиталом в 1 млн американских долларов с равными долями участия. Предполагалось, что компания будет обслуживать авиационную линию Хами – Алма-Ата, спецрейсы Урумчи – Чунцин, Урумчи – Шихо, Урумчи – Шаин-Сумбе. 19 декабря 1939 г. китайский генерал Хэ Яоцзу заявил, что он прибыл в Москву «в связи с открытием воздушной линии Алма-Ата – Хами и что вновь открытая линия еще больше сблизит Китай и Советский Союз» [6, с. 551].

Документы НКВД свидетельствуют, что продолжавшиеся почти пять лет советско-китайские переговоры об установлении прямого авиационного сообщения Чунцин – Хами – Алма-Ата – Москва завершились подписанием соответствующего соглашения 9 сентября 1939 г. Переговорный процесс был начат по инициативе китайской стороны, остро нуждавшейся в установлении авиационного сообщения с Советским Союзом и Европой. Наиболее активное участие в переговорах с советской стороны приняли полпреды СССР в Китае Д. В. Богомолов и И. Т. Луганец-Орельский, заместитель народного комиссара иностранных дел Б. С. Стомоняков, народные комиссары иностранных дел М. М. Литвинов и В. М. Молотов, самые принципиальные вопросы решались на уровне Политбюро ЦК ВКП(б). С китайской стороны переговоры вели министр путей сообщения Чжу Цзяхуа и его заместитель Пэн Сюэпэй, министр связи Чжан Цзяо, Чан Кайши и его секретарь, с 1938 г. министр образования Чэнь Лифу. В ходе переговоров решались как простые, так и принципиальные вопросы, шло согласование позиций. К числу принципиальных, потребовавших многолетнего обсуждения, можно отнести: создание смешанной советско-китайской авиационной компании, против чего вначале возражала китайская сторона, а затем приняла это советское предложение; определение советской и китайской зон ответственности на авиационной трассе, в итоге было принято советское предложение – Чунцин – Хами и Хами – Алма-Ата; возможное участие немецкой авиакомпании «Евразия» в советско-китайском проекте, против чего возражала советская сторона; размер уставного капитала создаваемой советско-китайской компании и принципы его погашения; освобождение от таможенных пошлин ввозимых в Китай советских самолетов, аэродромного оборудования, строительных материалов, автомобилей, радиостанций и радиооборудования.

Важную роль в открытии авиационной линии Чунцин – Хами – Алма-Ата – Москва сыграла операция “Z” по оказанию Советским Союзом военной помощи Китайской Республике в отражении японской агрессии, самой важной частью которой была перегонка советских истребителей и бомбардировщиков в Китай. Создаваемая с октября 1937 г. для этой цели военная авиационная трасса Алма-Ата – Ланьчжоу, включая промежуточные аэродромы, была проложена потому же маршруту, что и линия гражданской авиации. По ходу переговоров трижды менялся конечный пункт авиационной линии на территории Китая – Нанкин, Ханькоу, Чунцин, что было связано с оккупацией японской армией Нанкина (1937 г.) и Ханькоу (1938 г.). С 1939 по 1946 г. компания перевезла 2370 пассажиров, 1088 т грузов, 87 т почтовых отправлений [12, с. 139, 140].

Список литературы

1. В Политбюро ЦК ВКП(б). 22 июня 1939 г. // Документы внешней политики СССР 1939. Т. XXII : в 2 кн. Кн. 1. Январь – август. М. : Международные отношения, 1992. С. 494–496.
2. Демин А. А. Авиация Великого соседа. Кн. 1. У истоков китайской авиации. М. : Русские витязи, 2008. 544 с.
3. Документы внешней политики СССР. Том двадцатый. Январь – декабрь 1937 г. М. : Политиздат, 1976. 815 с.
4. Запись беседы полпреда СССР в Китайской Республике И. Т. Луганца-Орельского с министром связи Чжан Цзяо... 19 ноября 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 350–352.
5. Запись беседы полпреда СССР в Китайской Республике И. Т. Луганца-Орельского с министром связи Чжан Цзяо об организации китайско-советской авиационной компании. 10 марта 1939 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 402–404.
6. Запись беседы заместителя наркома иностранных дел С. А. Лозовского с генералом Хэ Яоцзу и послом Китайской Республики в СССР Ян Цзэ... 19 декабря 1939 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 551–553.

7. История Китая с древнейших времен до начала XXI века : в 10 т. / гл. ред. С. Л. Тихвинский. Т. VII: Китайская Республика (1912–1949) / отв. ред. Н. Л. Мамаева. М. : Наука, 2013. 863 с.
8. Мао Цзэдун. Китайская революция и Коммунистическая партия Китая // Избранные произведения. Т. 3 / пер. с кит. М. : Политиздат, 1953. 446 с.
9. Новиков М. В. СССР в борьбе с фашизмом: советская помощь Испанской Республике (1936–1939 гг.) и Китайской Республике (1937–1945 гг.) Ярославль : РИО ЯГПУ, 2024. 399 с.
10. Новиков М. В. Партийно-государственное руководство развитием советско-китайского культурного сотрудничества в 1934–1945 гг. // Верхневолжский филологический вестник. 2025. № 1 (40). С. 210–223.
11. Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о воздушном сообщении между СССР и КР. 10 августа 1937 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. III: Советско-китайские отношения (сентябрь 1931 – сентябрь 1937 гг.) / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2010. С. 661.
12. Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). М. : Наука, 1977. 368 с.
13. Телеграмма полномочного представителя СССР в Китае в народный комиссариат иностранных дел СССР, из Шанхая. 9 августа 1937 г. // Документы внешней политики СССР. Том двадцатый. Январь – декабрь 1937 г. М. : Политиздат, 1976. С. 453.
14. Телеграмма заместителя народного комиссара иностранных дел СССР полномочному представителю СССР в Китае Д. В. Богомолу. 10 августа 1937 г. // Документы внешней политики СССР. Том двадцатый. Январь – декабрь 1937 г. М. : Политиздат, 1976. С. 457, 458.
15. Телеграмма полномочного представителя СССР в Китае в народный комиссариат иностранных дел СССР. 13 августа 1937 г. // Документы внешней политики СССР. Том двадцатый. Январь – декабрь 1937 г. М. : Политиздат, 1976. С. 460, 461.
16. Телеграмма полномочного представителя СССР в Китае в Народный комиссариат иностранных дел СССР. 21 августа 1937 г. // Документы внешней политики СССР. Том двадцатый. Январь – декабрь 1937 г. М. : Политиздат, 1976. С. 469.
17. Телеграмма заместителя наркома иностранных дел СССР Б. С. Стомонякова полпреду СССР в Китайской Республике Д. В. Богомолу... 22 августа 1937 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 93.
18. Телеграмма полпреда СССР в Китайской Республике Д. В. Богомолова в НКВД СССР о военных поставках СССР Китаю. 27 августа 1937 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 99, 100.
19. Телеграмма полпреда СССР в Китайской Республике И. Т. Луганца-Орельского в НКВД СССР... 10 февраля 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 208.
20. Телеграмма полпреда СССР в Китайской Республике И. Т. Луганца-Орельского в НКВД СССР... 8 апреля 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 228.
21. Телеграмма народного комиссара иностранных дел СССР М. М. Литвинова полпреду СССР Китайской Республики И. Т. Луганцу-Орельскому об авиалинии Алма-Ата – Хами – Ланьчжоу. 3 мая 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 236.
22. Телеграмма полпреда СССР в Китайской Республике И. Т. Луганца-Орельского в НКВД СССР по вопросу авиалинии Ханькоу – Алма-Ата. 13 мая 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 244.
23. Телеграмма заместителя наркома иностранных дел СССР Б. С. Стомонякова полпреду СССР в Китайской Республике И. Т. Луганцу-Орельскому с изложением постановления советского правительства по авиалинии Алма-Ата – Хами. 5 июня 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 257.
24. Телеграмма народного комиссара иностранных дел СССР М. М. Литвинова полпреду СССР в Китайской Республике И. Т. Луганцу-Орельскому по вопросу авиалинии Алма-Ата – Хами. 29 августа 1938 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 298.
25. Телеграмма полпреда СССР в Китайской Республике И. Т. Луганца-Орельского в НКВД СССР по вопросу установления воздушного сообщения между СССР и Китайской Республикой. 14 февраля 1939 г. // Русско-китайские отношения в XX веке. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Кн. 1: 1937–1944 гг. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. М. : Памятники исторической мысли, 2000. С. 395.
26. Телеграмма народного комиссара иностранных дел СССР М. М. Литвинова полномочному представителю СССР в Китае И. Т. Луганцу-Орельскому. 7 марта 1939 г. // Документы внешней политики СССР 1939. Т. XXII : в 2 кн. – Кн. 1. Январь – август. М. : Международные отношения, 1992. С. 168.

Establishment of aviation links between China and the Soviet Union

Novikov Mikhail Vasilyevich

Doctor of Historical Sciences, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the Department of Theory and Methods of Professional education of Yaroslavl State Pedagogical University n. a. K. D. Ushinsky. Russia, Yaroslavl. E-mail: m.novikov@yspu.org

Abstract. The article examines the history of the soviet-chinese negotiations on the opening of aviation links between the Soviet Union and the Republic of China (KR), which began in 1935 and successfully concluded in 1939. It is noted that the initiative to start negotiations belonged to the chinese side. This was due both to the development of this type of transport in the world as a whole, and to the peculiarities of the geopolitical position of the China Republic, which found itself in land transport isolation after the occupation in 1931–1932 by Japan the North-East of China, where the only modern land transport corridor with the Soviet Union and Europe was located – the China-Eastern railway. During the negotiations, which were accompanied by long breaks, usually through no fault of the soviet side, issues of zones for the use of chinese aircraft with chinese crews and soviet aircraft with soviet crews, possible cooperation with the German aviation company "Eurasia", the creation of a mixed soviet-chinese aviation company, etc. were discussed. It is emphasized that the issue of creating a mixed soviet-chinese company to service the Khami–Alma-Ata aviation line turned out to be the most difficult, with the participation of the Politburo of the Central Committee of the CPSU(b) and chinese leader Chiang Kai-shek. The problems of the authorized capital and customs duties on soviet materials imported into China were resolved at the very end of the negotiation process. It is emphasized that the Alma-Ata – Lanzhou air route created by the People's commissariat of defense of the USSR for transporting soviet military aircraft to China within the framework of secret soviet–chinese agreements on providing military assistance to China in the war against Japan played a serious role in opening civil aviation links between China and the Soviet Union.

Keywords: soviet-chinese negotiations, agreement, soviet-chinese aviation company, Hami, Alma-Ata, authorized capital, customs duty.

References

1. *V Politbyuro TsK VKP(b). 22 iyunya 1939 g.* [In the Politburo of the Central Committee of the CPSU(b). June 22, 1939] // *Dokumenty vneshnei politiki SSSR 1939* – Documents of the USSR foreign policy. Vol. XXII. 1939. In 2 books. Book 1. January–August. M., International relations, 1992. Pp. 494–496.
2. *Demin A. A. Aviatsiya Velikogo soseda* [Aviation of the Great Neighbor]. Book 1. At the origins of Chinese aviation. M., Russian Knights, 2008. 544 p.
3. *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* [Documents of the USSR foreign policy]. Vol. twenty. January–December 1937. M., Politizdat, 1976. 815 p.
4. *Zapis' besedy polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsa-Orel'skogo s ministrom svyazi Chzhan Tszyaao... 19 noyabrya 1938 g.* [Recording of a conversation between the USSR Envoy to the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, and the Minister of Communications, Zhang Jiaao... on November 19, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. Pp. 350–352.
5. *Zapis' besedy polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsa-Orel'skogo s ministrom svyazi Chzhan Tszyaao ob organizatsii kitaisko-sovetskoi aviatsionnoi kompanii. 10 marta 1939 g.* [Recording of a conversation between the USSR Envoy to the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, and the Minister of Communications, Zhang Jiaao, about the organization of a Sino-Soviet aviation company. March 10, 1939] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M. Monuments of historical thought, 2000. Pp. 402–404.
6. *Zapis' besedy zamestitelya narkoma inostrannykh del S. A. Lozovskogo s generalom Khe Yaotszu i poslom Kitaiskoi Respubliki v SSSR Yan Tsze... 19 dekabrya 1939 g.* [Recording of a conversation between Deputy People's Commissar of Foreign Affairs S. A. Lozovsky and General He Yaozu and Ambassador of the Republic of China to the USSR Yang Tse... December 19, 1939] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. Pp. 551–553.
7. *Istoriya Kitaya s drevneishikh vremen do nachala XXI veka* [The history of China from ancient times to the beginning of the 21st century]. In 10 vols. Vol. VII: Republic of China (1912–1949). M., Nauka (Science), 2013. 863 p.
8. *Mao Tszedun. Kitaiskaya revolyutsiya i Kommunisticheskaya partiya Kitaya* [The Chinese Revolution and the Chinese Communist Party] // *Izbrannye proizvedeniya* – Selected works. Vol. 3 / transl. from Chinese by. M. Politizdat, 1953. 446 p.
9. *Novikov M. V. SSSR v bor'be s fashizmom: sovetskaya pomoshch' Ispanskoi Respublike (1936–1939 gg.) i Kitaiskoi Respublike (1937–1945 gg.)* [The USSR in the fight against fascism: Soviet aid to the Spanish Republic

(1936–1939) and the Republic of China (1937–1945)]. Yaroslavl, RIO YSPU, 2024. 399 p.

10. Novikov M. V. *Partiino-gosudarstvennoe rukovodstvo razvitiem sovetsko-kitaiskogo kul'turnogo sotrudnichestva v 1934–1945 gg.* [Party-state leadership of the development of Soviet-Chinese cultural cooperation in 1934–1945] // *Verkhnevolzhskii filologicheskii vestnik* – Verkhnevolzhsky Philological Bulletin. 2025. No. 1 (40). Pp. 210–223.

11. *Postanovlenie Politbyuro TsK VKP(b) o vozdušnom soobshchenii mezhdu SSSR i KR. 10 avgusta 1937 g.* [Resolution of the Politburo of the Central Committee of the CPSU(b) on air service between the USSR and the Republic of China on August 10, 1937] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. III: Soviet-Chinese relations (September 1931 – September 1937). M., Monuments of historical thought, 2010. P. 661.

12. Sladkovskii M. I. *Istoriya torgovo-ekonomicheskikh otnoshenii SSSR s Kitaem (1917–1974)* [The history of trade and economic relations between the USSR and China (1917–1974)]. M., Nauka (Science), 1977. 368 p.

13. *Telegramma polnomochnogo predstavatelya SSSR v Kitae v narodnyi komissariat inostrannykh del SSSR, iz Shankhaya. 9 avgusta 1937 g.* [Telegram from the Plenipotentiary Representative of the USSR in China to the People's Commissariat of Foreign Affairs of the USSR, from Shanghai. August 9th, 1937] // *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* – Documents of the USSR foreign policy. Vol. twenty. January–December 1937. M., Politizdat, 1976. P. 453.

14. *Telegramma zamestitelya narodnogo komissara inostrannykh del SSSR polnomochnomu predstavatelyu SSSR v Kitae D. V. Bogomolovu. 10 avgusta 1937 g.* [Telegram from the Deputy People's Commissar for Foreign Affairs of the USSR to the Plenipotentiary Representative of the USSR in China, D.V. Bogomolov. August 10, 1937] // *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* – Documents of the USSR foreign policy. Vol. twenty. January–December 1937. M., Politizdat, 1976. P. 457, 458.

15. *Telegramma polnomochnogo predstavatelya SSSR v Kitae v narodnyi komissariat inostrannykh del SSSR. 13 avgusta 1937 g.* [Telegram from the Plenipotentiary Representative of the USSR in China to the People's Commissariat of Foreign Affairs of the USSR. August 13, 1937] // *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* – Documents of the USSR foreign policy. Vol. twenty. January–December 1937. M., Politizdat, 1976. Pp. 460, 461.

16. *Telegramma polnomochnogo predstavatelya SSSR v Kitae v Narodnyi komissariat inostrannykh del SSSR. 21 avgusta 1937 g.* [Telegram from the Plenipotentiary Representative of the USSR in China to the People's Commissariat of Foreign Affairs of the USSR. August 21, 1937] // *Dokumenty vneshnei politiki SSSR* – Documents of the USSR foreign policy. Vol. twenty. January–December 1937. M., Politizdat, 1976. Pp. 469.

17. *Telegramma zamestitelya narkoma inostrannykh del SSSR B. S. Stomonyakova polpredu SSSR v Kitaiskoi Respublike D. V. Bogomolovu... 22 avgusta 1937 g.* [Telegram from Deputy People's Commissar of Foreign Affairs of the USSR B. S. Stomonyakov to the USSR Envoy to the Republic of China D. V. Bogomolov... August 22, 1937] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 93.

18. *Telegramma polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike D. V. Bogomolova v NKID SSSR o voennykh postavkakh SSSR Kitayu. 27 avgusta 1937 g.* [Telegram from the Plenipotentiary of the USSR in the Republic of China, D. V. Bogomolov, to the NKID of the USSR on military supplies from the USSR to China. August 27, 1937] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. Pp. 99, 100.

19. *Telegramma polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsa-Orel'skogo v NKID SSSR... 10 fevralya 1938 g.* [Telegram from the USSR Envoy to the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, to the NKID of the USSR... February 10, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 208.

20. *Telegramma polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsa-Orel'skogo v NKID SSSR... 8 aprelya 1938 g.* [Telegram from the USSR Envoy to the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, to the NKID of the USSR... April 8, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 228.

21. *Telegramma narodnogo komissara inostrannykh del SSSR M. M. Litvinova polpredu SSSR Kitaiskoi Respubliki I. T. Lugantsu-Orel'skomu ob avialinii Alma-Ata – Khami – Lan'chzhou. 3 maya 1938 g.* [Telegram from the People's Commissar for Foreign Affairs of the USSR M. M. Litvinov to the Plenipotentiary of the USSR of the Republic of China I. T. Lugants-Orel'sky about the Alma Ata-Khami-Lanzhou airline. May 3, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 236.

22. *Telegramma polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsa-Orel'skogo v NKID SSSR po voprosu avialinii Khan'kou – Alma-Ata. 13 maya 1938 g.* [Telegram from the USSR Envoy to the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, to the USSR Ministry of Foreign Affairs on the issue of the Hankow-Alma-Ata airline. May 13, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 244.

23. *Telegramma zamestitelya narkoma inostrannykh del SSSR B. S. Stomonyakova polpredu SSSR k Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsu-Orel'skomu s izlozheniem postanovleniya sovetskogo pravitel'stva po avialinii Alma-Ata – Khami. 5 iyunya 1938 g.* [Telegram from Deputy People's Commissar of Foreign Affairs of the USSR B. S. Stomonyakov to the USSR Envoy to the Republic of China I. T. Lugants-Orel'sky outlining the decree of the Soviet government on the Alma Ata-Khami airline. June 5, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke* – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–

1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 257.

24. *Telegramma narodnogo komissara inostrannykh del SSSR M. M. Litvinova polpredu SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsu-Orel'skomu po voprosu avialinii Alma-Ata – Khami. 29 avgusta 1938 g.* [Telegram from the People's Commissar for Foreign Affairs of the USSR, M. M. Litvinov, to the USSR Envoy to the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, on the Alma Ata-Khami airline. August 29, 1938] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 298.*

25. *Telegramma polpreda SSSR v Kitaiskoi Respublike I. T. Lugantsa-Orel'skogo v NKID SSSR po voprosu ustanovleniya vozdušnogo soobshcheniya mezhdu SSSR i Kitaiskoi Respublikoi. 14 fevralya 1939 g.* [Telegram from the Plenipotentiary of the USSR in the Republic of China, I. T. Lugants-Orel'sky, to the NKID of the USSR on the establishment of air communication between the USSR and the Republic of China. February 14, 1939] // *Russko-kitaiskie otnosheniya v XX veke – Russian-Chinese relations in the twentieth century. Vol. IV: Soviet-Chinese relations. 1937–1945. Book. 1: 1937–1944. M., Monuments of historical thought, 2000. P. 395.*

26. *Telegramma narodnogo komissara inostrannykh del SSSR M. M. Litvinova polnomochnomu predstavitel'yu SSSR v Kitae I. T. Lugantsu-Orel'skomu. 7 marta 1939 g.* [Telegram from the People's Commissar for Foreign Affairs of the USSR, M. M. Litvinov, to the Plenipotentiary Representative of the USSR in China, I. T. Lugants-Orel'sky. March 7, 1939] // *Dokumenty vneshnei politiki SSSR 1939 – Documents of the USSR foreign policy. Vol. XXII. 1939. In 2 books. Book 1. January–August. M., International relations, 1992. P. 168.*

Поступила в редакцию: 08.12.2025

Принята к публикации: 28.01.2026