

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-64-82

УДК 947.05/088(571.6+951.08/.098)



# КИТАЙСКАЯ ИСТОРИОГРАФИЯ О КВЖД И РОССИЙСКОМ ПРИСУТСТВИИ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ КИТАЯ

**Аблажей Наталья Николаевна**

Институт истории СО РАН,  
Новосибирск, Россия  
ablazhey@academ.org

**Ли Дань**

Независимый исследователь,  
Харбин, Китай  
297197196@qq.com

**Аннотация.** Статья представляет собой обзор китайской историографии по проблематике Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в контексте национальной истории и изучения китайско-российских отношений. Цель исследования – определение этапов и итогов изучения китайскими специалистами истории КВЖД и российского присутствия на Северо-Востоке Китая (Маньчжурии). Анализируется тематика исследований, базовые теоретико-методологические подходы, ключевые концепции и основные научные результаты. Источниковую базу исследования составили научные публикации китайских исследователей, внесшие вклад в развитие направления, связанного с историей КВЖД, что позволяет обобщить накопленный историографический опыт. Итогом исследования стал вывод, согласно которому в китайской исторической науке сложилось самостоятельное историографическое направление, связанное с изучением истории КВЖД. Для большинства работ китайских исследователей характерен анализ роли КВЖД в контексте оценки характера китайско-российских и китайско-советских отношений. Для национальной историографии характерно доминирование колониационной и экспансионистской парадигмы в плане оценки России как одной из империалистических держав, участвовавших в разделе сфер влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество историков России и Китая в 1990-е–первое десятилетие 2000-х гг. способствовало расширению проблематики и источниковой базы, переводу на китайский язык и публикации русскоязычных источников, осмыслению и освоению накопленного историографического опыта.

**Ключевые слова:** китайская историография, историографическое направление, КВЖД, Северо-Восток Китая, китайско-российские отношения.

# CHINESE HISTORIOGRAPHY OF THE CER AND THE RUSSIAN PRESENCE IN NORTHEAST CHINA

**Ablazhey Natalya N.**

Institute of History SB RAS,  
Novosibirsk, Russia  
ablazhey@academ.org

**Li Dan**

Independent Researcher,  
Harbin, China  
297197196@qq.com

**Abstract.** The paper is devoted to reviewing Chinese historiography of the Chinese Eastern Railway (CER) in the context of national history and the study of Chinese-Russian relations. The purpose of the paper is to determine the stages and results of the study of the history of the CER and the Russian presence in Northeast China (Manchuria) by the Chinese specialists, in terms of analysis of the research topics, basic theoretical and methodological approaches, key concepts and main results. The study is based on the scientific publications of Chinese researchers who made a significant contribution to the development of the issues related to the history of the CER that allows us generalizing the accumulated historiographic experience. In Chinese historiography, an independent direction has developed that is associated with the study of the history of the Chinese Eastern Railway. Most of the works of Chinese researchers are characterized by an analysis of the role of the CER in the context of assessing the nature of Chinese-Russian (Soviet) relations. However, Chinese experts have come a long way to recognize the comprehensive and positive impact of this transport route for the Northeast region of China. Cooperation between historians of Russia and China in the 1990s–the first decade of the 2000s positively impacted the expansion of the problems concerned and the source base, the translation and publication of Russian-language sources into the Chinese language, and the comprehension and development of the accumulated historiographical experience.

**Keywords:** Chinese historiography, historiographical direction, CER, Northeast China, Chinese-Russian relations.

Цитирование: Аблажей Н.Н., Ли Д. Китайская историография о КВЖД и российском присутствии на Северо-Востоке Китая // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 64–82. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-64-82 / Ablazhey N.N., Li D. Chinese Historiography of the CER and the Russian Presence in Northeast China, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2023. No. 4. Pp. 64–82. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-64-82.

© Аблажей Н.Н., Ли Д., 2023

Существенный вклад в изучение истории Китайско-Восточной железной дороги внесли историки как России, так и Китая. Однако результаты их исследований в значительной степени востребованы преимущественно в рамках парадигмы национальных историй, что можно объяснить как языковыми, политическими и идеологическими факторами, так и уровнем научного сотрудничества и возможностями доступа зарубежных исследователей в национальные архивы. Между тем изучение национальных историографий позволяет проанализировать и переосмыслить вклад историков разных стран в изучение схожей тематики. В этой связи представляется актуальным осуществить комплексный разбор китайской историографии, касающейся истории КВЖД и российского присутствия в Маньчжурии, включая тематику исследований, базовые теоретико-методологические подходы, ключевые концепции и основные научные результаты. Комплекс исследовательских работ, объединенных проблематикой КВЖД, может быть охарактеризован как «историографическое направление». Без оценки научного вклада китайских специалистов невозможно судить как об итогах, так и перспективах дальнейших исследований в рамках данного направления [Самойлов, Старовойтова и др., 2016]. В плане анализа китайской историографии по проблематике КВЖД отметим, что она, безусловно, нашла отражение в историографических обзорах российских исследователей, но преимущественно в плане изучения зоны отчуждения КВЖД как российского анклава на Северо-Востоке Китая. Российские специалисты сделали вывод, что в 1980-е–начале 1990-х гг. в Китае сформировалось исследовательское направление, рассматривающее историю КВЖД в контексте изучения иммиграции, формирования русской колонии/диаспоры и оценки последствий присутствия России/СССР на Северо-Востоке Китая [Василенко, 2018; Василенко, 2013; Дудченко, Казанцев, 2013; Дацышен, 1998 и др.]. Данное проблемное поле очень близко российским специалистам, поскольку они, как правило, рассматривают феномен КВЖД в контексте изучения истории русской эмиграции.

Цель данной статьи – определение этапов и итогов изучения истории КВЖД китайскими историками. Источниковую базу исследования составили научные публикации китайских исследователей (монографии, статьи, диссертации), внесшие значительный вклад в развитие направления, связанного с историей КВЖД и смежных с ней сюжетов. В методологическом плане мы сделали акцент на проблемно-тематический срез: этапы, тенденции и промежуточные итоги развития данного научного направления, включая характеристику базовых концепций.

Тема КВЖД является важным сюжетом в истории китайско-российских отношений. В рамках этой тематики китайскими специалистами исследуются, во-первых, общая история КВЖД; во-вторых, политика Российской империи по управлению дорогой; в-третьих, период советско-китайского управления КВЖД и ее значение для двусторонних отношений. Хронологически китайская историография представлена тремя периодами, традиционно выделяемыми в тесной связи с историей государственности, а именно: 1) начальный этап – конец правления династии Цин (1886–1912);

2) этап «развития» – Китайская Республика (1912–1949); 3) этап «углубления» – Китайская народная республика (с 1949 г. по настоящее время).

Уже с первых лет эксплуатации железнодорожной магистрали китайские специалисты проявили значительное внимание к истории строительства и эксплуатации КВЖД как крупного транспортного объекта и концессии России. Первые публикации китайских специалистов вышли в китайских периодических изданиях. Речь идет о журнале «Восток» (1904–1948), газетах «Дальний Восток» (1906–1921) и «Мукден таймс» (1906–1944). Газета «Дальний Восток» издавалась в Харбине Управлением КВЖД (российская служба), став первой на Северо-Востоке Китая газетой на китайском языке. Газета «Мукден таймс» издавалась японцами и выходила в Шэньяне. Материалы в периодических изданиях нельзя в полном смысле отнести к исследованиям, тем не менее в них имеется значительный массив как информационных, так и аналитических материалов, посвященных КВЖД. Обзор этих материалов представлен в работе «Сибиреведение и Китай» [Цзинсюе, Саоцзюй, 2001].

Ярко выраженная антиколониальная позиция в связи со строительством КВЖД нашла отражение в серии работ китайских государственных и политических деятелей, опубликованных уже в 1910–1920-х гг. Так, бывший генерал-губернатор трех северо-восточных провинций Китая (Ляонин, Цзилинь и Хэйлунцзян) Сюй Шичан, автор работы «Политическая стратегия в трех провинциях северо-восточного Китая» и ряда разнообразных публикаций краеведческого характера, подробно остановился на теме китайско-русского сотрудничества и крайне негативно оценил строительство КВЖД. Подобная точка зрения стала доминирующей в работах китайских специалистов. Например, автор книги «Обзор трех восточных провинций» Чэнь Фувень [Фувень, 1924] отрицал какое-либо положительное влияние строительства КВЖД на Китай. Вань Юньву и Ли Шэнву в совместной книге «Российско-китайские отношения и КВЖД» [Юньву, Шэнву, 1933] трактовали историю КВЖД как проявление империалистической экспансии. С их точки зрения, Китай стал жертвой «сделок» империалистических держав.

После конфликта на КВЖД 1929 г. китайские авторы окончательно определились с доминирующей линией анализа, рассматривая историю дороги как «агрессию России против Китая». Эта точка зрения нашла отражение в работах Лзи Инь «Вопрос о КВЖД» [Инь, 1929], Фу Цзяоцзиня «Изучение вопросов КВЖД» [Цзяоцзинь, 1929], Дун Сяньгуана «Факты конфликтов на КВЖД между Россией и Китаем» [Сяньгуан, 1929], Гао Лянцзо «КВЖД и проблема Дальнего Востока» [Лянцзо, 1930], Цзэн Чжилина «Дипломатическая история КВЖД» [Чжилин, 1931]. Осмысливая события, известные как «Мукденский инцидент» 18 сентября 1931 г., китайские ученые также опубликовали ряд трудов о КВЖД, в частности «Сборник вопросов о КВЖД», подготовленный Цзинь Шисюанем [Шисюань, 1932]. В целом на сегодняшний день работы рубежа 1920–1930-х гг. имеют для китайских историков скорее источниковедческую ценность при изучении советско-китайских и советско-японских отношений в контексте истории КВЖД.

После продажи дороги Японии Советским Союзом в 1935 г. китайские ученые выпустили несколько публицистических работ по вопросам КВЖД. Примером может служить статья Чэнь Хуэй «Проблема КВЖД» [Хуэй, 1936] и др., но они не внесли ничего принципиально нового в проблематику КВЖД. После Второй мировой войны публикуется работа Чэнь Фугуаня «Российско-китайские отношения в период династии Цин» [Фугуан, 1947], которая до сих пор оценивается как одна из лучших по истории российско-китайских отношений, в том числе в связи с КВЖД. Ценность данной работы в том, что она представляет собой одно из первых исследований, построенных на оригинальных материалах из китайских и иностранных архивов.

На 1950-е гг. пришелся расцвет советско-китайских отношений, известный и в СССР, и в Китае как «десятилетие великой дружбы». Проблематика советско-китайских отношений в этот период освещается, как правило, в пропагандистском духе, а не в плане научного анализа. Все «болезненные» сюжеты, например, экспансия царской России в Китай, конфликт на КВЖД и другие, так или иначе связанные с дипломатическими и национальными аспектами советско-китайских отношений, попадают под запрет, что не позволяло осуществить их полноценное изучение.

В 1960–1970-е гг. в Китае были созданы первые научно-исследовательские организации для изучения международных отношений. В 1963 г. был образован Институт изучения вопросов Дальнего Востока СССР Хэйлунцзянской Академии общественных наук (затем трансформированный в два учреждения – Институт изучения Сибири и Институт изучения России). Сотрудники именно этого научного учреждения подготовили и опубликовали многотомные документальные издания. Среди последних следует упомянуть четырехтомную «Историю экспансии царской России в Китае», подготовленную сотрудниками Института современной истории Китайской академии общественных наук (КАОН) Юй Шэнву, Лю Цунькуань и Люй Ижань [Шэнву и др., 1976; 1978; 1981; 1990].

С началом «политики реформ и открытости» (с 1978 г.) китайские ученые начали активнее изучать российско-китайские отношения, в том числе и проблематику КВЖД. Среди главных исследований этого периода следует назвать следующие работы: Ли Цзитан «КВЖД – инструмент агрессии царской России в Китае. Харбин» [Цзитан, 1979], Чжэн Чанчунь «Хронологическая история КВЖД (1895–1952)» [Чанчунь, 1987], Тун Дун «Царская Россия и Северо-восток» [Дун, 1987], Сюе Хэнтянь «Охрана КВЖД и политическое положение северо-восточной пограничной территории» [Хэнтянь, 1993], совместное издание Управления Харбинской железной дороги и Китайской академии общественных наук (КАОН) «Секретный договор и КВЖД» [Секретный договор..., 1979].

Появился ряд специальных работ по КВЖД. Прежде всего это относится к работам Ма Вэйюнь «КВЖД и Хэйлунцзян. Проблема КВЖД в российско-китайских отношениях» [Вэйюнь, 2010] и «От секретного договора между Китаем и царской Россией до союза Китая и Советского Союза: 60 лет КВЖД» [Вэйюнь, 2015]. Эти две работы наглядно свидетельствовали, что в изучении вопросов КВЖД начался

новый этап. В частности, монография «КВЖД и Хэйлунцзян. Проблема КВЖД в российско-китайских отношениях» имеет важное методологическое значение в плане смещения акцентов в изучении истории КВЖД из политической в научную плоскость. Среди других работ этого периода следует назвать также книгу Чэнь Чжисинь, Шао Гуйхуа и Вань Юйлин «Ветер и облако КВЖД» [Чжисинь и др., 2000], работу Ван Сяоцзюй «Проблема освоения восточной части России русскими мигрантами» [Сяоцзюй, 2003] и широко известную российским специалистам коллективную монографию «История русских эмигрантов в Харбине» [Фан и др., 2011] и т.д.

Кроме вышеуказанных работ, в Китае защищено большое количество диссертаций разного уровня (магистерские, PhD) по проблематике КВЖД. В частности, Цзян Ин в Хэбэйском педагогическом университете защищена магистерская диссертация «Различия и сходства российской и китайской историографии по вопросам КВЖД» (2008 г.) [Ин, 2008], в которой автор сопоставляет взгляды российских и китайских авторов на проблемы КВЖД. Обзор исследований китайских и российских ученых по вопросам КВЖД представлен в статье [Юе, 2014].

В целом за период 1920–1980-х гг. в китайской историографии сформировались базовые тезисы по проблематике КВЖД и российского присутствия в регионе. В работах этого периода содержится, как правило, преимущественно негативная оценка: утверждается, в частности, что концессия повлияла на суверенитет, КВЖД эксплуатировалась не в интересах Китая, способствуя грабежу ресурсов северо-востока страны. Наиболее емко эта точка зрения выражена в упомянутой выше работе «Секретный договор и КВЖД», во введении к которой написано следующее: «КВЖД на данном этапе являлась продуктом настоящей империалистической колониальной политики... правительство Российской империи реализовало жестокое колониальное господство вдоль железнодорожной линии КВЖД, экономический грабёж и культурное вторжение в северо-восточном регионе Китая. КВЖД являлась главной причиной всех конфликтов на Дальнем Востоке» [Секретный договор..., 1979, с. 26].

По мнению Ли Цзитана, КВЖД являлась также главным инструментом российского империализма в агрессии против Китая. Он указывает, что ядром политики Российской империи на Дальнем Востоке являлась «мягкая» политика экономического проникновения, заключающаяся в реализации сценария аннексии части территории Китая. Наличие специального банка и железной дороги делало территорию полностью подконтрольной, с целью оттеснить британский империализм с Дальнего Востока» [Цзитан, 1989, с. 8].

Историк Лю Цунькуань, известный специалист по китайско-российским отношениям, считает вторжение Российской империи в Китай в конце XIX в. важнейшим событием в истории Дальнего Востока. По его мнению, это была масштабная афера, которая глубоко и напрямую повлияла на международные отношения и определила многие политические события на Дальнем Востоке в XX в. Далее

автор пишет, что договоры о строительстве дороги между Российской империей и полуколониальным Китаем не случайно были подписаны именно в 1890-х гг. Они стали неизбежным результатом целого ряда важных событий, происходивших на Дальнем Востоке, когда мировой капитализм вступил в стадию империализма [Цинькуань, 1987]. Что касается периода после 1917 г., то Чжао Цаопин считает, что советская политика в отношении Китая строилась на платформе пролетарского интернационализма и в большей степени учитывала интересы Китая [Цаопин, 1997].

Китайские исследователи традиционно продолжают уделять значительное внимание анализу договоров, заключенных между Россией (СССР) и Китаем, но постепенно отказываясь от традиционной нигилистической позиции и более объективно оценивая роль КВЖД в развитии региона. Один из ключевых специалистов по теме, Ма Вэйюнь, в своей работе «От секретного договора между Китаем и царской Россией до союза Китая и Советского Союза. 60 лет КВЖД» пишет, что КВЖД являлась олицетворением агрессии Российского империализма против Китая, ее строительство нанесло тяжелый урон национальному суверенитету и страдания местному населению, и все это необходимо разоблачать и осуждать. Подобный подход, по его мнению, является базовым при анализе всех вопросов, касающихся истории дороги. Тем не менее, пишет он далее, это лишь один аспект проблемы, поскольку влияние строительства КВЖД на северо-восточный регион Китая, несомненно, имело и положительные стороны. Трактую политику России/СССР как колониальную и полуколониальную агрессии, автор предлагает использовать теорию марксизма, учитывать дихотомию и объективно анализировать роль КВЖД в истории Китая [Вэйюнь, 2015, с. 88]. По мнению Ма Вэйюня, Российская империя достигла цели строительства железной дороги, подписав в 1896 г. с цинским правительством русско-китайский секретный договор. Приложением к нему стало и русско-китайское соглашение об аренде Порт-Артура и Дальнего (1898 г.), что, в свою очередь, способствовало началу аннексии Ляодунского полуострова [Вэйюнь, 2015, с. 57]. Полоса отчуждения дороги являлась типичным сеттльментом с ярко выраженным набором колониальных параметров (экстерриториальность, особенности юрисдикции, в частности налогообложения, наличие администрации, полиции и вооруженных сил державы-арендатора) и стала на деле плацдармом политической, экономической и культурной агрессии российского империализма против Китая [Вэйюнь, 2015, с. 100]. Ма Вэйюнь указывает, что строительство КВЖД оказало многофакторное воздействие на регион, что выразилось в стимулировании миграции и промышленного развития; ускорило развитие транспорта и связи; способствовало развитию коммерции и торговли; создало условия для развития русско-китайской торговли [Вэйюнь, 2015, с. 119–123]. Он подчеркивает, что в ходе строительства и дальнейшей эксплуатации дороги как сама компания, так и российский бизнес в целом, получившие преференции в Маньчжурии, хищнически использовали лесные богатства, что привело к серьезным проблемам в данной сфере экономики северо-восточного региона Китая [Вэйюнь, 2015, с. 116].

Крайне отрицательно китайские авторы оценивают формирование на северо-востоке Китая рублевой зоны. Так, профессор Чжу Сяньпин, директор научно-исследовательского института Северо-Восточной Азии Цзилиньского университета, указывает, что превращение рубля в доминирующую на северо-востоке страны валюту является дополнительным свидетельством экономической агрессии имперской России против Китая [Сяньпин, 1988].

Лю Чунькуан в статье «О некоторых проблемах аренды Порт-Артура и Даляня» отмечает, что именно строительство КВЖД, инициированное С.Ю. Витте, стало плацдармом для упрочения российских интересов на Дальнем Востоке и одновременно усугубило ситуацию в регионе, что в итоге привело к русско-японской войне. Кроме того, огромные расходы на строительство дороги, оккупацию и войну усугубили финансовый кризис и обострили противоречия внутри России. Последовавшие за этим события: русско-японская война, русская революция 1905 г., Первая мировая война – привели к гибели царского правительства, подведя итог политической линии России на Дальнем Востоке [Чунькуан, 1989].

Затрагивая геополитические аспекты, китайские авторы не обходят вниманием и обострившиеся проблемы межкультурного взаимодействия, делая вывод, что они в значительной мере были вызваны именно наличием КВЖД. Ма Вэйюнь уделяет особое внимание вопросу влияния русской культуры (а через нее и западной цивилизации) на Северо-Востоке Китая, считая, что оно также было обусловлено строительством КВЖД. По его мнению, православие как базовый элемент русского мира оказало на жизнь местного населения не только религиозное, но и культурное влияние. В значительной мере именно через православие Харбин получил западный архитектурный стиль, распространились некоторые виды искусства [Вэйюнь, 2015, с. 125–126]. Тот же автор отмечает значительное воздействие русскоязычной прессы, высказывая мнение, что русские периодические издания, с одной стороны, в основном обслуживали русскую колониальную политику и идеологию, выступая в роли рупора экспансионизма, вследствие чего негативная информация, зачастую реакционная и упадочническая, проникала в китайское общество. С другой стороны, русские газеты и журналы передавали западные научно-технические знания и демократические идеи [Вэйюнь, 2015, с. 130].

Его мнение разделяет и Чжао Юнхуа, который отмечает, что «иностранные газеты въехали в Китай под аккомпанемент иностранных ружей и пушек, но нельзя отрицать, что иностранные газеты также привели и западную цивилизацию, построив мост общения между китайской и иностранными культурами». Приход в Китай западных СМИ стимулировал появление национальной прессы, способствовал передаче полуфеодалному Китаю западных культурных ценностей, став для западного читателя окном на Восток. Русскоязычная пресса способствовала трансляции русской культуры, менталитета, социальной системы и пр., но одновременно способствовала распространению китайской культуры среди россиян, что способствовало межкультурному обмену между Россией и Китаем [Юнхуа, 2010].

Отдельно стоит обсудить взгляды китайских специалистов относительно изменения статуса КВЖД в контексте подписания СССР и Китайской республикой договоров 1924 и 1935 гг. Ян Куйсун считает, что «Соглашение об общих принципах урегулирования вопросов между СССР и Китайской Республикой», подписанное в 1924 г., которое ввело паритетный принцип управления дорогой, на самом деле декларировало только формальное равенство, став в действительности компромиссом между советской Россией и Китайской республикой на определенных условиях. Пекинское правительство не могло заставить советское правительство безвозмездно отдать КВЖД, а также потребовать вывода войск из Внешней Монголии, а советское правительство, со своей стороны, не могло требовать присоединения полосы отчуждения КВЖД к своей территории, потому что приоритетом было создание государства во Внешней Монголии. Советское правительство было вынуждено дать Китаю обещание, что тот в перспективе выкупит имущество КВЖД [Куйсун, 2001].

Исследователь Пен Чуаньюн отметил, что советско-китайское соглашение 1924 г., равно как и соглашение о временном управлении КВЖД 1945 г., являются вехами в истории отношений между Китаем и Россией. Данные договоренности не только способствовали установлению нормальных дипломатических отношений между двумя странами, но и предложили временные решения по урегулированию статуса КВЖД. Несмотря на то что эти соглашения, так же как и прежние договоры, ущемляли суверенитет Китая, они утвердили за Китаем право на управление дорогой [Чуаньюн, 2010]. Цай Цзяжи утверждает, что советско-китайское соглашение 1924 г. стало прологом к продаже КВЖД Маньчжоу Го в 1935 г., но позволило Сталину вернуть контроль над дорогой после окончания Второй мировой войны [Цзяжи, 1993]. Ма Вэйюнь в уже неоднократно упоминавшейся нами работе «От секретного договора между Китаем и царской Россией до союза Китая и Советского Союза. 60 лет КВЖД» также соглашается с тем, что подписание советско-китайского соглашения 1924 г. стало важным событием в истории китайско-советских отношений. Для Китая данное соглашение стало первым «относительно равноправным» договором, заключенным с иностранным государством со времен опиумных войн. Что касается статуса КВЖД, то данное соглашение, создавая почву для будущих конфликтов, тем не менее на какое-то время сорвало планы западных держав и Японии по интернационализации (глобализации) дороги [Вэйюнь, 2015, с. 200]. Одновременно исследователь крайне негативно оценивает факт продажи КВЖД в 1935 г., считая, что она подорвала суверенитет Китая и при этом не устранила японскую угрозу всему Дальнему Востоку [Вэйюнь, 2015, с. 311–316]. Намного раньше Вэйюня исследователь Го Хунмао отметил, что в условиях надвигающейся войны СССР не хотел обострять отношения с Японией, и «сохранение» КВЖД не значилось в числе приоритетов [Хунмао, 1977]. Син Лия и Дин Чжихун указывают, что продажа КВЖД стала актом «международного бандитизма» в отношении чужой собственности [Лия, Чжихун, 1995]. Эту точку зрения развивает Г. Шань, указывая, что продажа дороги нарушала суверенитет Китая и поощряла японскую агрессию, хотя временно и ослабила противоречия между СССР и Японией в регионе [Шань,

2017]. Ряд исследователей заостряют внимание на финансовой стороне сделки, отмечая, что цена в 140 млн иен была ниже реальной стоимости, но Россия/СССР в ходе эксплуатации уже вернула инвестиции, вложенные ранее в предприятие, а Япония за 10 лет эксплуатации КВЖД не вкладывала в нее собственные средства. В итоге основная финансовая нагрузка легла на Китай [Пин, 1996].

Договор 1945 г. («Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге»), по мнению Сунь Гоцзюня, является слепком Ялтинских соглашений, который позволил СССР как стране-победительнице получить максимум преференций, в том числе вернуть контроль над дорогой. Единственным «утешением» для Китая стало заверение со стороны СССР в том, что по истечении 30-летнего периода действия договора дорога будет бесплатно передана Китаю [Гоцзюнь, 2007]. Известный специалист Шэнь Чжихуа отмечает, что советско-китайский «Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи» от 14 февраля 1950 г. и связанные с ним документы в целом отвечали интересам Китая, поскольку у него появилась возможность аннулировать все неравноправные договоры. Более того, уже к 1952 г. стало очевидно, что Ялтинские соглашения и китайско-советский договор 1950 г. не смогли обеспечить Сталину доступ к незамерзающим портам Тихого океана [Чжихуа, 2001].

Передачу КВЖД Китаю положительно оценивают все китайские исследователи. По мнению Ма Вэйюня, это событие имело для КНР благоприятные краткосрочные и долгосрочные последствия. В краткосрочной перспективе возвращение КВЖД, несомненно, укрепило союз между СССР и Китаем и создало благоприятные внешние условия для экономического строительства нового Китая, в первую очередь – экономического развития провинции Хэйлунцзян. В долгосрочной перспективе передача КВЖД объективно способствовала сокращению присутствия СССР в Китае и формированию именно партнерских отношений. Вань Фэнсянь указывает, что «возвращение КВЖД на родину» имело исторические основания [Фэнсянь, 2007], а Сунь Гоцзюнь констатирует, что новый Китай (КНР) сразу позиционировал себя как сильное государство, способное отстаивать национальные интересы и суверенитет, что проявилось в факте возвращения КВЖД [Гоцзюнь, 2007].

В китайской исторической науке сложилось и развивается особое направление, связанное с изучением истории КВЖД. Китайская историография о КВЖД и русском присутствии на Северо-Востоке Китая весьма обширна и многопланова. Только в количественном отношении общее число работ на сегодня уже превысило три сотни, в том числе около шести десятков работ монографического и справочного характера. Особое внимание китайские историки уделяют периоду конца XIX–первой трети XX в.

Взгляды китайских ученых на роль и значение КВЖД претерпели значительную эволюцию. Можно утверждать, что китайская историография отошла от доминировавшего на протяжении XX в. нигилистического взгляда на роль КВЖД для Китая и региона в сторону более взвешенной позиции. Безусловно, произошел отход от полного отрицания какой-либо положительной роли предприятия для Китая и оценки

КВЖД исключительно в качестве средства колониальной экспансии России. В китайской историографии 1970-х–первой половины 1980-х гг. тема КВЖД подавалась, как правило, в русле истории международных отношений и колониальной политики царской России на Северо-Востоке Китая. Для национальной историографии в связи с КВЖД существует доминирование колониационной и экспансионистской парадигм в плане оценки России как одной из империалистических держав, участвовавших в разделе сфер влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

С первой половины 1990-х гг. обозначился переход к постепенному признанию положительного значения транспортной магистрали для развития Северо-Востока Китая. В китайской историографии стало уделяться гораздо больше внимания анализу причин и последствий сооружения железнодорожной магистрали, отмечая позитивное влияние КВЖД на социально-экономическое и социально-культурное развитие региона. Сотрудничество историков России и Китая в 1990-е–первое десятилетие 2000-х гг. способствовало расширению проблематики и источниковой базы, переводу и публикации на китайский язык русскоязычных источников, осмыслению и освоению накопленного историографического опыта.

## ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

*Василенко Н.А.* История КВЖД и г. Харбина в публикациях китайских исследователей // *Вопросы истории Китайско-восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства): сборник научных трудов.* Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2018. С. 31–37.

*Василенко Н.А.* История российской эмиграции в освещении современной китайской историографии. Владивосток, 2003. 219 с.

*Дацышен В.П.* Современная китайская историография о значении КВЖД // *Дальний восток России – Северо-восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: материалы Международной научной конференции, посвященной 60-летию Хабаровского края, 100-летию со дня строительства Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина.* Хабаровск: Изд. дом «Част. Коллекция», 1998. С. 13–15.

*Дудченко Н.Д., Казанцев В.П.* Китайская историография конца XX–начала XXI вв. по темам, связанным с КВЖД // *Китай: история и современность: материалы VII Международной научно-практической конференции.* Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2013. С. 93–97.

*Самойлов Н.А., Старовойтова Е.О., Ходяков М.В., Янченко Д.Г.* Китайско-Восточная железная дорога – историческое наследие двух народов: перспективы изучения // *Новейшая история России.* 2016. № 3(17). С. 205–210.

徐景学, 王晓菊. *西伯利亚学与中国*[M]. 哈尔滨: 黑龙江教育出版社 · 2001: 325. (Цзинсюе С., Саоцзюй В. Сибириведение и Китай. Харбин: Хэйлунцзянское учебное издательство, 2001. 325 с.)

- 雷殷. 中东路问题[M]. 哈尔滨: 国际协报馆, 1929: 211. (Инь Л. Вопрос о КВЖД. Харбин: Газетное издательство международного сотрудничества, 1929. 211 с.).
- 傅角今. 中东铁路问题之研究[M]. 上海: 世界书局, 1929: 117. (Цзяоцзинь Ф. Изучение вопросов КВЖД. Шанхай: Мировое книжное издательство, 1929. 117 с.).
- 曾志陵. 中东路交涉史[M]. 北平: 建设图书馆, 1931: 360. (Чжилин Ц. Дипломатическая история КВЖД. Бейпинг: Строительная библиотека, 1931. 360 с.).
- 金士宣. 中国东北铁路问题汇编[M]. 天津: 大公报馆, 1932: 278. (Шисюань Ц. Сборник вопросов о КВЖД, Тяньцзинь: Газетное издательство, 1932. 278 с.).
- 陈晖. 中东铁路问题[M]. 上海: 新知书店出版, 1936: 145. (Хуэй Ч. Проблема КВЖД. Шанхай: Издательство книжного магазина «Синь Чжи», 1936. 145 с.).
- 陈复光. 有清一代之中俄关系[M]. 云南: 崇文印书馆, 1947: 164. (Фугуан Ч. Российско-китайские отношения в периоде Династии Цин. Юньнань: Издательство «Цун Вэнь», 1947. 164 с.).
- 陈博文. 东三省一瞥[M]. 上海: 商务印书馆, 1924: 86. (Фувень Ч. Обзор Трех Восточных Провинций. Шанхай: Коммерческое издательство, 1924. 86 с.).
- 王云五、李圣五. 中俄关系与中东铁路[M]. 上海: 商务印书馆, 1933: 66. (Юньву В., Шэнву Л. Российско-китайские отношения и КВЖД. Шанхай: Коммерческое издательство, 1933. 66 с.).
- 余绳武、刘存宽、吕一然等. 沙俄侵华史 (4卷本) [M]. 上海: 上海人民出版社, 1976, 1978, 1981, 1990: 608. (Шэнву Ю., Цунькуань Л., Ижань Л. История экспансии Царской России в Китае. Шанхай: Издательство «Жэнь Минь». В 4-х т. 1976, 1978, 1981, 1990).
- 李济棠. 中东铁路: 沙俄侵华的工具[M]. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1979: 133. (Цзитан Л. КВЖД — инструмент агрессии Царской России в Китае. Харбин: Хэйлунцзянское народное издательство, 1979. 133 с.).
- 郑长椿. 中东铁路历史编年[M]. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1987: 332. (Чанчунь Ч. Хронологическая история КВЖД. Харбин: Хэйлунцзянское народное издательство, 1987. 332 с.).
- 佟冬. 沙俄与东北[M]. 长春: 吉林文史出版社, 1987: 671. (Дун Т. Царская Россия и Северо-восток. Чанчунь: Цзилиньское историческое и литературное издательство, 1987. 671 с.).
- 薛衡天. 中东铁路护路军与东北边疆政局[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 1993: 335. (Хэнтянь С. Охрана КВЖД и политическое положение северо-восточной пограничной территории». Пекин: Документальное издательство общественных наук, 1993. 335 с.).
- 臧颖. 中俄 (苏) 史学界中东铁路学术研究异同论, 河北师范大学, 2008. (Инь Ц. Различия и сходства российской и китайской историографии по вопросам КВЖД: дис. ... маг. ист. наук. Шицзячжуан, 2008. 36 с.).
- 哈尔滨铁路分局研究组. 中国社会科学院历史研究所史地组. 中俄密约与中东铁路[M]. 北京: 中华书局, 1979: 54. (Секретный договор и КВЖД. Пекин: Книгоиздательство Чжунхуа, 1979. 54 с.).

马蔚云. 中东铁路与黑龙江文化 – 中俄(苏)关系中的中东铁路问题[M]. 哈尔滨: 黑龙江大学出版社 · 2010: 324. (Вэйюнь М. КВЖД и культура Хэйлунцзян – проблема КВЖД в российско-китайских отношениях. Харбин: Издательство Хэйлунцзянского университета, 2010. 324 с.).

马蔚云. 从中俄密约到中苏同盟-中东铁路六十年[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2015: 426. (Вэйюнь М. От секретного договора между Китаем и Царской Россией до союза Китая и Советского Союза – 60 лет КВЖД. Пекин: Литературное издательство общественных наук, 2015. 426 с.).

陈志新、邵桂花、王玉玲. 中东路风云[M]. 长春: 吉林人民出版社, 2000: 472. (Чжисинь Ч., Гуйхуа Ш., Юйлин В. Ветер и облако КВЖД. Чанчунь: Цзилиньское народное издательство, 2000. 472 с.).

王晓菊. 俄国东部移民开发问题研究[M]. 北京: 中国社会科学出版社, 2003: 20. (Сяоцзюй В. Проблема освоения восточной части России русскими мигрантами. Пекин: Китайское издательство общественных наук, 2003. 20 с.).

徐世昌. 东三省政略 (12册) [M]. 台北: 文海出版社, 1965: 1200. (Шицан С. Политическая стратегия в Трех провинциях в Северно-Восточном Китае. Тайбэй: Издательство Вэньхай, 1965. 1200 с.).

李济棠. 中俄密约和中东铁路的修筑[M]. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1989: 8, 317. (Цзитан Л. Секретные договоры между Российской империей и Китаем 1896 г. и строительство КВЖД. Харбин: Хэйлунцзянское народное издательство, 1989. 317 с.).

刘存宽. 国际外交史上的大骗局 – 论光绪中俄密约[J]. 社会科学战线, 1987, 2: 182–191. (Цунькуань Л. Самый большой обман – секретный договор между Российской империей и Китаем // *Линия фронта социальной науки*. 1987. № 2. С. 182–191).

赵巧萍. 从中东铁路问题看早期苏俄对华政策[J]. 广东教育学院学报1997,4: 22–24. (Цаопин Ч. Исследование советской политики в отношении Китая в ранний период на основе анализа проблем КВЖД // *Журнал Гуандунского педагогического института*. 1997. № 4. С. 22–24).

高良佐. 中东铁路与远东问题[M]. 上海: 太平洋书店 · 1930: 50 (共50页). (Лянцзо Г. КВЖД и проблема Дальнего Востока. Шанхай: Книжный магазин «Тихий океан», 1930. 50 с.).

朱显平. 论1917年前我国东北的俄国卢布[J]. 北方刊物, 1988, 1: 97–101. (Сяньпин Ч. Рубль в северо-восточном регионе Китая до 1917 года // *Северный журнал*. 1988. № 1. С. 97–101).

刘存宽. 关于帝俄租借旅大的几个问题[J]. 近代史研究, 1989, 6: 96–110. (Чунькуань Л. О некоторых проблемах аренды Порт-Артура и Даляня // *Исследование современной истории*. 1989. № 6. С. 96–110).

赵永华. 19世纪末20世纪初沙俄官方和民间在华出版报刊的历史考察与简要评析 [J]. 俄罗斯研究 · 2010, 6: 103–116. (Юнхуа Ч. Официальная и неофициальная пресса Царской России в Китае в конце 19-го–в начале 20-го века: краткие комментарии и анализ // *Исследование России*. 2010. № 6. С. 103–116).

杨松奎. 20世纪三个中苏条约形成经过之回顾与比较[J]. 俄罗斯研究 · 2001, 1: 16–24. (Куйсун Я. Сравнение процесса формирования трех договоров между СССР и Китайской Республикой // *Исследование России*. 2001. № 3. С. 16–24).

彭传勇. 《奉俄协定》是苏联重新控制中东铁路的“再保险条约”[J]. 西伯利亚研究, 2010, 3: 68–71. (Чуаньюн П. «Соглашение между СССР и Автономным Правительством Трех Восточных Провинций Китая» как договор второго страхования управления КВЖД Советским Союзом // *Журнал исследования по вопросам Сибири*. 2010. № 3. С. 68–71).

才家瑞. 1917–1924年的苏俄中东铁路政策[J]. 历史研究 · 1993, 4: 113–122. (Цзяжи Ц. Политика Советского Союза на вопросах КВЖД в 1917–1924 гг. // *Историческое исследование*. 1993. № 4. С. 113–122).

郭洪茂. 日本收买中东铁路浅析[J]. 东北亚问题研究, 1997, 2: 94–99. (Хунмао Г. Анализ покупки Японией КВЖД // *Исследование вопросов в Северо-Восточной Азии*. 1977. № 2. С. 94–99).

邢丽雅, 丁志宏. 试论苏联向伪满转让中东铁路的性质和影响[J]. 齐齐哈尔师范学院学报 · 1995, 5: 144–147. (Ли Я С., Чжихун Д. Характер и влияние продажи КВЖД Советским Союзом Японии // *Журнал Цицикарского педагогического института*. 1995. № 5. С. 144–147).

高珊. 浅谈苏联出售中东铁路的原因及影响[J]. 世纪桥 · 2017, 1: 93–94. (Шань Г. Анализ причин и значения продажи КВЖД Советском Союзом // *Мост века*. 2017. № 1. С. 93–94).

崔萍. 苏联在中东铁路问题上的政策变化[J]. 首都师范大学学报 · 1996, 2: 50–57. (Пин Ц. Изменение политики Советского союза по вопросам КВЖД // *Научный журнал Столичного педагогического университета*. 1996. № 2. С. 50–57).

孙国军. 论中苏外交中的中东铁路问题[J]. 赤峰学院学报, 2007, 28(6): 3–8. (Гоцзюнь С. Вопросы КВЖД в рамках Советско-китайской дипломатии // *Научный журнал Чифээнского института*. 2007. № 6. С. 3–8).

沈志华. 中苏条约谈判中的利益冲突及其解决[J]. 历史研究 · 2001, 2: 39–55. (Чжихуа Ш. Конфликт интересов в переговорах между Китаем и Советским Союзом и их решение // *Историческое исследование*. 2001. № 2. С. 39–55).

王凤贤. 新中国建立初期中东铁路回归祖国是历史的必然[J]. 学术交流 · 1996, 5: 96–100. (Фэнсянь В. Возвращение КВЖД на родину как историческая необходимость в начале образования нового Китая // *Научное общение*. 2007. № 6. С. 96–100).

孙国军. 论中苏外交中的中东铁路问题[J]. 赤峰学院学报 · 2007, 28(6): 3–8. (Гоцзюнь С. Обсуждение вопросов КВЖД в рамках Советско-китайской дипломатии // *Научный журнал Чифээнского института*. 2007. № 6. С. 3–8).

黄定天. 东北亚国际关系史[M]. 哈尔滨: 黑龙江教育出版社 · 1999: 394. (Динтянь Х. История международных отношений в Северо-Восточной Азии. Харбин: Хэйлунцзянское образовательное издательство. 1999. 394 с.).

沈悦. 中俄学者中东铁路问题研究状况述评[J]. 东北史地 · 2014, 1: 53–58. (Юе Ш. Обзор исследований китайских и российских ученых по вопросам КВЖД // *История и география Северо-восточного региона Китая*. 2014. № 1. С. 53–58).

梁纯. 俄侨文化影响下的中东铁路建筑及其历史价值研究[D]. 哈尔滨: 哈尔滨师范大学, 2015:50. (Чунь Л. Исследование влияния культуры русских эмигрантов на строительство КВЖД и его историческая ценность: дис. маг. худ. наук. Харбин, 2015. 50 с.).

石方, 刘爽, 高凌. 哈尔滨俄侨, Heilongjiang ren min chu ban she, 2011: 423 (Фан Ш., Шуан Л., Лин Г. История русских эмигрантов в Харбине. Харбин: Хэйлуңцзян жэньминь чубаньшэ, 2011. 423 с.).

## REFERENCES

Vasilenko N.A. Istoriya KVZhD i g. Kharbina v publikatsiyakh kitaiskikh issledovatelej [History of the CER and the city of Harbin in publications of Chinese researchers], in *Voprosy istorii Kitaisko-vostochnoi zheleznoi dorogi i goroda Kharbina (120-letie stroitel'stva)* [Questions about the history of the Chinese Eastern Railway and the city of Harbin (120<sup>th</sup> anniversary of construction)]. Vladivostok: VGUES Publ., 2018. Pp. 31–37 (in Russian).

Vasilenko N.A. *Istoriya rossiiskoi emigratsii v osveshchenii sovremennoi kitaiskoi istoriografii* [The history of Russian emigration in the light of modern Chinese historiography]. Vladivostok, 2003. 219 p. (in Russian).

Datsyshen V.P. Sovremennaya kitaiskaya istoriografiya o znachenii KVZhD [Modern Chinese historiography on the significance of the CER], in *Dal'nii vostok Rossii – Severo-vostok Kitaya: istoricheskii opyt vzaimodeistviya i perspektivy sotrudnichestva: materialy Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii, posvyashchennoi 60-letiyu Khabarovskogo kraja, 100-letiyu so dnya stroitel'stva Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi i goroda Kharbina* [Russian Far East – Northeast China: historical experience of interaction and prospects for cooperation: materials of the International scientific conference dedicated to the 60<sup>th</sup> anniversary of the Khabarovsk Territory, the 100<sup>th</sup> anniversary of the construction of the Chinese Eastern Railway and the city of Harbin]. Khabarovsk: Private Collection Publ., 1998. Pp. 13–15 (in Russian).

Dudchenko N.D., Kazantsev V.P. Kitaiskaya istoriografiya kontsa XX–nachala XXI v. po temam, svyazannym s KVZhD [Chinese historiography of the late 20<sup>th</sup>–early 21<sup>st</sup> centuries. on topics related to the CER], in *Kitai: istoriya i sovremennost': materialy VII Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [China: history and modernity: materials of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference]. Ekaterinburg: Ural University Publ., 2013. Pp. 93–97 (in Russian).

Samoilov N.A., Starovoitova E.O., Khodyakov M.V., Yanchenko D.G. Kitaisko-Vostochnaya zheleznaya doroga – istoricheskoe nasledie dvukh narodov: perspektivy izucheniya [The Chinese Eastern Railway – the historical heritage of two peoples: prospects for studying], in *Modern History of Russia*. 2016. No. 3 (17). Pp. 205–210 (in Russian).

- Jingxue S., Saotszyu V. *Sibirivedenie i Kitai* [Siberian Studies and China]. Harbin: Heilongjiang Educational Publishing House, 2001. 325 p. (in Chinese).
- Yin L. *Vopros o KVZhD* [Question about the CER]. Harbin: newspaper publishing house of international cooperation. 1929. 211 p. (in Chinese).
- Jiaojin F. *Izuchenie voprosov KVZhD* [Studying the issues of the Chinese Eastern Railway]. Shanghai: World Book Publishing House. 1929. 117 p. (in Chinese).
- Zhilin Ts. *Diplomaticheskaya istoriya KVZhD* [Diplomatic history of the CER]. Beijing: Construction Library, 1931. 360 p. (in Chinese).
- Shixuan Ts. *Sbornik voprosov o KVZhD* [Collection of questions about the CER]. Tianjin: Newspaper publishing house. 1932. 278 p. (in Chinese).
- Hui Ch. *Problema KVZhD* [The problem of the CER]. Shanghai: Xin Zhi Bookstore Publishing House, 1936. 145 p. (in Chinese).
- Fuguang Ch. *Rossiisko-kitaiskie otnosheniya v periode Dinastii Tsin* [Russian-Chinese relations during the Qing Dynasty]. Yunnan: Cong Wen Publishing House, 1947. 164 p. (in Chinese).
- Fuwen Ch. *Obzor Trekh Vostochnykh Provintsi* [Review of the Three Eastern Provinces]. Shanghai: Commercial Publishing House, 1924. 86 p. (in Chinese).
- Yunwu V., Shengwu L. *Rossiisko-kitaiskie otnosheniya i KVZhD* [Russian-Chinese relations and the CER]. Shanghai: Commercial Publishing House, 1933. 66 p. (in Chinese).
- Shengwu Yu., Tsunkuan L., Yizhan L. *Istoriya ekspansii Tsarskoi Rossii v Kitae* [History of the expansion of Tsarist Russia in China]. Shanghai: Ren Min Publishing House. In 4 vols. 1976. 1978. 1981. 1990. 608 p. (in Chinese).
- Jitan L. *KVZhD – instrument agressii Tsarskoi Rossii v Kitae* [CER is an instrument of aggression of Tsarist Russia in China]. Harbin: Heilongjiang People's Publishing House, 1979. 133 p. (in Chinese).
- Changchun Ch. *Khronologicheskaya istoriya KVZhD* [Chronological history of the CER]. Harbin: Heilongjiang People's Publishing House. 1987. 332 p. (in Chinese).
- Dun T. *Tsarskaya Rossiya i Severo-vostok* [Tsarist Russia and the Northeast]. Changchun: Jilin Historical and Literary Publishing House, 1987. 671 p. (in Chinese).
- Khentian S. *Okhrana KVZhD i politicheskoe polozhenie severo-vostochnoi pogranchnoi territorii* [Security of the Chinese Eastern Railway and the political situation of the northeastern border territory]. Beijing: Documentary Publishing House of Social Sciences, 1993. 335 p. (in Chinese).
- In Ts. *Razlichiya i skhodstva rossiiskoi i kitaiskoi istoriografii po voprosam KVZhD: dis. ...mag. ist. nauk* [Differences and similarities of Russian and Chinese historiography on the issues of the CER: dis. ...magician ist. sci]. Shijiazhuang, 2008. 36 p. (in Chinese).
- Sekretnyi dogovor i KVZhD* [Secret treaty and the Chinese Eastern Railway]. Beijing: Zhonghua Book Publishing House, 1979. 54 p. (in Chinese).

Weiyun M. *KVZhD i kul'tura Kheiluntszyan – problema KVZhD v rossiisko-kitaiskikh otnosheniyakh* [CER and Heilongjiang culture – the problem of the CER in Russian-Chinese relations]. Harbin: Heilongjiang University Press, 2010. 324 p. (in Chinese).

Weiyun M. *Ot sekretnogo dogovora mezhdu Kitaem i Tsarskoi Rossiei do soyuza Kitaya i Sovetskogo soyuza – 60 let KVZhD* [From the secret treaty between China and Tsarist Russia to the union of China and the Soviet Union – 60 years of the CER]. Beijing: Literary Publishing House of Social Sciences, 2015. 426 p. (in Chinese).

Zhixin Ch., Guihua Sh., Yulin V. *Veter i oblako KVZhD* [Wind and cloud of the CER]. Changchun: Jilin People's Publishing House, 2000. 472 p. (in Chinese).

Xiaojun V. *Problema osvoeniya vostochnoi chasti Rossii ruskimi migranta* [The problem of development of the eastern part of Russia by Russian migrants]. Beijing: China Social Science Publishing House, 2003. 20 p. (in Chinese).

Shichan S. *Politicheskaya strategiya v Trekh provintsiyakh v Severno-Vostochnom Kitae* [Political strategy in the Three Provinces in Northeast China]. Taipei: Wenhai Publishing House, 1965. 1200 p. (in Chinese).

Jitan L. *Sekretnye dogovory mezhdu Rossiiskoi imperiei i Kitaem 1896 g. i stroitel'stvo KVZhD* [Secret treaties between the Russian Empire and China in 1896 and the construction of the Chinese Eastern Railway]. Harbin: Heilongjiang People's Publishing House, 1989. 317 p. (in Chinese).

Tsunkuan L. *Samyi bol'shoi obman – sekretnyi dogovor mezhdu Rossiiskoi imperiei i Kitaem* [The biggest deception is the secret agreement between the Russian Empire and China], in *Liniya fronta sotsial'noi nauki*. 1987. No. 2. Pp. 182–191 (in Chinese).

Tsaoping Ch. *Issledovanie sovetskoi politiki v otnoshenii Kitaya v rannii period na osnove analiza problem KVZhD* [Study of Soviet policy towards China in the early period based on an analysis of the problems of the Chinese Eastern Railway], in *Zhurnal Guandunskogo pedagogicheskogo instituta*. 1997. No. 4. Pp. 22–24 (in Chinese).

Liangzo G. *KVZhD i problema Dal'nego Vostoka* [CER and the problem of the Far East]. Shanghai: Pacific Ocean Bookstore, 1930. 50 p. (in Chinese).

Xianping Ch. *Rubl' v severo-vostochnom regione Kitaya do 1917 goda* [Ruble in the northeastern region of China before 1917], in *Severnyi zhurnal*. 1988. No. 1. Pp. 97–101 (in Chinese).

Chunkuan L. *O nekotorykh problemakh arendy Port-Artura i Dalyan'* [On some problems of leasing Port Arthur and Dalian], in *Issledovanie sovremennoi istorii*. 1989. No. 6. Pp. 96–110 (in Chinese).

Yunhua Ch. *Ofitsial'naya i neofitsial'naya pressa Tsarskoi Rossii v Kitae v kontse 19-go–v nachale 20-go veka: kratkie kommentarii i analiz* [Official and unofficial press of Tsarist Russia in China at the end of the 19<sup>th</sup>–beginning of the 20<sup>th</sup> century: brief comments and analysis], in *Issledovanie Rossii*. 2010. No. 6. Pp. 103–116 (in Chinese).

Kuisun Ya. *Sravnenie protsessa formirovaniya trekh dogovorov mezhdu SSSR i Kitaiskoi Respublikoi* [Comparison of the process of formation of three treaties between the USSR and the Republic of China], in *Issledovanie Rossii*. 2001. No. 3. Pp. 16–24 (in Chinese).

Chuanyun P. "Soglashenie mezhd SSSR i Avtonomnym Pravitel'stvom Trekh Vostochnykh Provintsiy Kitaya" kak dogovor vtorogo strakhovaniya upravleniya KVZhD Sovetskim Soyuzom ["Agreement between the USSR and the Autonomous Government of the Three Eastern Provinces of China" as an agreement for the second insurance of the management of the CER by the Soviet Union], in *Zhurnal issledovaniya po voprosam Sibiri*. 2010. No. 3. Pp. 68–71 (in Chinese).

Jiazhi Ts. Politika Sovetskogo Soyuz na voprosakh KVZhD v 1917–1924 gg. [The policy of the Soviet Union on the issues of the CER in 1917–1924], in *Istoricheskoe issledovanie*. 1993. No. 4. Pp. 113–122 (in Chinese).

Hongmao G. Analiz pokupki Yaponiei KVZhD [Analysis of Japan's purchase of the CER], in *Issledovanie voprosov v Severo-Vostochnoi Azii*. 1977. No. 2. Pp. 94–99 (in Chinese).

Liya S., Zhihong D. Kharakter i vliyanie prodazhi KVZhD Sovetskim Soyuzom Yaponii [The nature and impact of the sale of the Chinese Eastern Railway by the Soviet Union to Japan], in *Zhurnal Tsitsikarskogo pedagogicheskogo instit.* 1995. No. 5. Pp. 144–147 (in Chinese).

Shan G. Analiz prichin i znacheniya prodazhi KVZhD Sovetskom Soyuzom [Analysis of the reasons and significance of the sale of the CER by the Soviet Union], in *Most veka*. 2017. No. 1. Pp. 93–94 (in Chinese).

Pin Ts. Izmenenie politiki Sovetskogo soyuz na voprosakh KVZhD [Changes in the policy of the Soviet Union on CER issues], in *Nauchnyi zhurnal Stolichnogo pedagogicheskogo universiteta*. 1996. No. 2. Pp. 50–57 (in Chinese).

Guojun S. Voprosy KVZhD v ramkakh Sovetsko-kitaiskoi diplomatii [Issues of the Chinese Eastern Railway within the framework of Soviet-Chinese diplomacy], in *Nauchnyi zhurnal Chifeenskogo instituta*. 2007. No. 6. Pp. 3–8 (in Chinese).

Zhihua Sh. Konflikt interesov v peregovorakh mezhd Kitaem i Sovetskim Soyuzom i ikh reshenie [Conflict of interests in negotiations between China and the Soviet Union and their resolution], in *Istoricheskoe issledovanie*. 2001. No. 2. Pp. 39–55 (in Chinese).

Fengxian V. Vozvrashchenie KVZhD na rodinu kak istoricheskaya neobkhodimost' v nachale obrazovaniya novogo Kitaya [The return of the Chinese Eastern Railway to its homeland as a historical necessity at the beginning of the formation of a new China], in *Nauchnoe obshchenie*. 2007. No. 6. Pp. 96–100 (in Chinese).

Guojun S. Obsuzhdenie voprosov KVZhD v ramkakh Sovetsko-kitaiskoi diplomatii [Discussion of issues of the Chinese Eastern Railway within the framework of Soviet-Chinese diplomacy], in *Nauchnyi zhurnal Chifeenskogo instituta*. 2007. No. 6. Pp. 3–8 (in Chinese).

Dingtian Kh. *Istoriya mezhdunarodnykh otnoshenii v Severo-Vostochnoi Azii* [History of international relations in Northeast Asia]. Kharbin: Kheiluntszyan Educational Publishing House. 1999. 394 p.

Yue Sh. Obzor issledovaniy kitaiskikh i rossiiskikh uchenykh po voprosakh KVZhD [Review of the research of Chinese and Russian scientists on the issues of the CER], in *Istoriya i geografiya Severo-vostochnogo regiona Kitaya*. 2014. No. 1. P. 53–58 (in Chinese).

Chun L. *Issledovanie vliyaniya kul'tury russkikh emigrantov na stroitel'stvo KVZhD i ego istoricheskaya tsennost': dis. mag. khud. nauk* [Study of the influence of the culture of Russian emigrants on the construction of the Chinese Eastern Railway and its historical significance: dis. magician khud. sci]. Kharbin. 2015. 50 p. (in Chinese).

Fan S., Shuang L, Lin G. *Istoriya russkikh emigrantov v Kharbine* [History of Russian emigrants in Kharbin]. Kharbin: Kheiluntszyan zhenmin chubanshe, 2011. 423 p. (in Chinese).

*Статья принята к публикации 21.09.2023*