

# **Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30—40-е гг. XX в.**

**Галина Николаевна Романова,**

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник  
отдела китаеведения Института истории, археологии и этно-  
графии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.  
E-mail: galnikrom@yandex.ru

В статье исследуются экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в период 30—40-х гг., обусловленные значительным влиянием внешних факторов. Рассматриваются международная обстановка на Дальнем Востоке в этот период, агрессия Японии в Китае и образование марионеточного государства Маньчжоу-го, вызвавшее изменения в функционировании совместного российско-китайского акционерного общества Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). В целях предотвращения войны в Северо-Восточном Китае СССР в 1935 г. был вынужден переуступить свои права на КВЖД Маньчжоу-го за минимальную цену по сравнению с первоначальной стоимостью дороги. После этих событий экономические связи Советского Союза и Китая на Дальнем Востоке практически прекратились. КВЖД была присоединена к государственным дорогам Маньчжоу-го, а 1 октября 1936 г. объединена с Южно-Маньчжурской железной дорогой (ЮМЖД) в одну дорогу с главным управлением в Мукдене.

Учитывая важность транспортных коммуникаций в экономической жизни и военных операциях, на Крымской конференции и советско-китайских переговорах в 1945 г. обсуждались различные аспекты функционирования КВЖД и ЮМЖД, названных после их объединения Китайско-Чанчуньской железной дорогой (КЧЖД). Обговаривались вопросы собственности дорог, организации правления, характера перевозок. В статье даётся оценка советско-китайского Договора о дружбе и союзе от 14 августа 1945 г., в период Сопrotивления японской агрессии сыгравшего большую роль в экономических связях СССР и Китая, в том числе и в сфере железнодорожного транспорта. Делается вывод, что Советский Союз оказал существенную помощь в восстановлении железнодорожных коммуникаций Северо-Востока, разрушенных в период отступления японских войск, в управлении КЧЖД, подготовке квалифицированных железнодорожников на специально организованных курсах в Харбине, а также на различных факультетах Харбинского политехнического института КЧЖД, в снабжении рабочих и служащих железной дороги продовольствием и промтоварами. На заводах Сибири и Дальнего Востока ремонтировались повреждённые паровозы и вагоны КЧЖД. Всё это способствовало победе китайского народа в национально-освободительной борьбе против японской агрессии, которая стала частью Второй мировой войны. Для Китая это были заимствование передовых технологий, подготовка собственных административных и технических кадров,

модернизация региона. Для России — сохранение материальных ценностей путём организации сферы обращения, защита интересов страны в межгосударственных отношениях. Деятельность смешанного Советско-Китайского общества КЧЖД — опыт создания нового типа производственной структуры, свойственной рыночной экономике.

**Ключевые слова:** экономические связи, железнодорожный транспорт, Северо-Восточный Китай, Дальний Восток, Китайско-Восточная железная дорога, Китайско-Чанчуньская железная дорога, модернизация, управление.

### **Economic ties of USSR and China in the railway industry in the 1930's—1940's.**

**Galina Romanova**, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: galnikrom@yandex.ru

The paper analyzes economic ties of USSR and China in the railway industry in 1930's—1940's conditioned by significant influence of external factors. The international situation in the Far East, Japanese aggression in China and creation of marionette state Manchukuo resulting in operation changes of Russian-Chinese joint-stock company Chinese Eastern Railway are reviewed. To prevent the war in North-East China, USSR had to assign its title for the Chinese Eastern Railway in 1935 to Manchukuo for a minimum price compared with the railway's initial cost. After the said events, economic ties of USSR and China in the Far East virtually discontinued. Chinese Eastern Railway was attached to state Manchukuo railways and united with South Manchuria Railway on October 1, 1936 into a single railway with headquarters in Mukden.

Taking into consideration the importance of transportation services in the economic life and military operations in China, diverse aspects of Chinese Eastern Railway's and South Manchuria Railway's (called Chinese Changchun Railway after their unification) operation were discussed at Yalta conference and Soviet-Chinese negotiations in 1945. Such issues as ownership for the railways, management organization, and shipments nature were discussed. The paper gives an assessment of Sino-Soviet Treaty of Friendship and Alliance dated August 14, 1945, playing an important role during the Anti-Japanese Aggression War in economic ties between USSR and China including the field of railway transportation. The author draws a conclusion that Soviet Union rendered significant assistance in reconstruction of railway infrastructure of the North-East destroyed during the Japanese troops' stepback, in management of Chinese Changchun Railway, training qualified railway specialists at specially organized courses in Harbin and at diverse departments of Harbin Polytechnic Institute of Chinese Changchun Railway, in providing food and manufactured goods for the railways' workers and employees. Damaged locomotives and railway cars of Chinese Changchun Railway were repaired at plants of Siberia and Russian Far East. All the above-mentioned promoted to the victory of the Chinese people in their national liberation fight against Japanese aggression becoming a part of World War II. For China, it meant borrowing advanced technologies, training their own administrative and technical personnel, the region's modernization. For Russia, it was an experience of material value augmentation by organizing the distribution chain, protection of the country's interests in state-to-state relationships. Activity of incorporate Soviet-Chinese Association of Chinese Changchun Railway was an experience of creating a new type of production structure characteristic for market economy.

**Key words:** economic ties, railway transport, North-East China, Chinese Eastern Railway, Chinese Changchun Railway, modernization, management.

На рубеже XX—XXI вв. активизировались интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе и железнодорожное транспортное сотрудничество России и Китая. Вместе с тем уже имеется исторический опыт взаимодействия СССР и КНР в транспортной сфере, когда в общих национальных интересах двух стран были объединены усилия, чтобы наладить функционирование железнодорожной системы.

В 1930—1940-е гг. советско-китайские отношения определялись в основном двумя факторами: внешним, главным компонентом которого являлась японская агрессия, и внутренним — гражданской войной в Китае. Усиление внешнего фактора фактически поставило под вопрос выживание китайской нации, сохранение независимости государства [4, с. 456]. 1 марта 1932 г. было образовано Маньчжоу-го, 1 марта 1934 г. — Маньчжурская империя, Маньчжу-ди-го [8, с. 146; 19, с. 152]. С первых дней японского вторжения в Китай СССР решительно выступал в его защиту. 12 декабря 1932 г. между этими двумя государствами состоялся обмен нотами о восстановлении дипломатических отношений, прерванных в 1929 г. по вине китайских милитаристов и гоминьдана. Это вызвало недовольство Японии, которая в ответ приступила к осуществлению целой серии провокаций на КВЖД [6, с. 58].

Захват осенью 1931 г. японской армией Маньчжурии принципиально менял ситуацию на КВЖД. Япония старалась вытеснить Советский Союз из региона, хотя СССР стремился сохранять нейтралитет в её конфликте с Китаем. Советской части правления КВЖД было дано указание не допускать перевозок китайских и японских войск по дороге. Однако обе враждовавшие стороны делали это самовольно, силой захватывая поезда. С начала 1932 г. Япония стала настойчиво добиваться от СССР официального разрешения на перевозку своих войск. Поскольку японские силы стали открыто посягать на КВЖД и советское правительство опасалось нападения с их стороны весной—летом 1932 г., Советский Союз в марте того же года неофициально информировал Японию о готовности продать дорогу маньчжурским властям и тем самым ликвидировать потенциальный источник конфликта. Японская сторона заинтересовалась этой идеей лишь в августе 1932 г. и предложила провести соответствующие обсуждения. СССР ответил согласием, однако переговоры затянулись из-за вопроса о цене.

К весне 1933 г. положение на КВЖД ухудшилось из-за провокационных действий маньчжурских и японских властей, местных бандитских формирований хунхузов и русских белогвардейцев. Работа была дезорганизована в результате нападений на поезда и железнодорожные сооружения, крушений поездов, убийств и похищений советских служащих. Ввиду угрожающей обстановки советская сторона весной 1933 г. переправила с КВЖД на территорию СССР около сотни паровозов и несколько тысяч вагонов, являвшихся её собственностью. В ответ маньчжурские власти блокировали сообщение между КВЖД и Забайкальской и Уссурийской железными дорогами в целях предотвращения подобной практики в дальнейшем и захватили советские транзитные грузы [20, с. 260].

1 марта 1933 г. правительство Маньчжоу-го передало все свои дороги в ведение Южно-Маньчжурской железной дороги. Япония получила в свои руки аппарат, при помощи которого могла оказывать экономическое давление на КВЖД. Положение осложнялось начатой со стороны Японии кампанией против КВЖД, выразившейся в организации враждебных по отношению к дороге демонстраций и арестах советских служащих [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 15. Л. 53].

Советское руководство в первой половине 1932 г. допускало возможность сохранения в зоне КВЖД режима, существовавшего с сентября 1924 г., но японо-маньчжурская сторона продолжала нагнетать напряжённость: в её правящих кругах назревало решение о прямом захвате КВЖД. Советское руководство в целях сохранения мира и предотвращения вооружённых конфликтов с Японией вынуждено было в 1933 г. принять решение продать КВЖД и эвакуировать из Маньчжурии советских работников дороги и членов их семей. 2 мая 1933 г. нарком иностранных дел СССР М.М. Литвинов заявил японскому правительству о готовности начать предметные переговоры о продаже КВЖД. 26 июня 1933 г. в Токио открылась советско-маньчжурская конференция по этому вопросу при участии японских наблюдателей [7, с. 292; 20, с. 260].

В меморандуме, представленном советской делегацией, выдвигались следующие условия.

1. Маньчжоу-го должно выкупить всё имущество КВЖД (включая главный путь в 1726 км с подъездными путями — 2545 км.), гражданские сооружения, мастерские, депо, электростанцию, речной флот, лесные концессии и т.д.
2. Общая сумма выкупа определялась в 250 млн золотых руб. (или около 625 млн иен), хотя общая стоимость дороги с момента постройки равнялась 411 691 976 золотых руб., не считая дотаций русского правительства на покрытие дефицита КВЖД в первые годы её существования в размере 178 579 619 золотых руб. Из назначенной суммы 50% (125 млн золотых руб.) нужно было погасить в течение двух лет товарами, 31,2 млн золотых руб. уплатить наличными, а остальное — гарантированными японским правительством облигациями Маньчжоу-го, подлежащими погашению в трёхлетний срок с начислением 4% годовых [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 232. Л. 112—113; Д. 48а. Л. 28, 32—34; 22, с. 109—110].

В тексте меморандума о принципах выкупа КВЖД Маньчжоу-го подчёркивалось большое значение дороги как весьма важного звена сообщения между Европой и Азией и как главной магистрали Северной Маньчжурии, связывающей этот богатый, перспективный край с южной частью Маньчжурии и океаном. С начала совместного советско-китайского управления с 1924 по 1930 г. включительно эксплуатационный доход дороги превысил расходы более чем на 140 млн золотых руб., т.е. в среднем она приносила свыше 20 млн золотых руб. в год [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 48а. Л. 28].

Делегация Маньчжоу-го вначале соглашалась уплатить за КВЖД лишь 25 млн руб. (50 млн иен), т.е. 1/10 часть объявленной советской стороной суммы, что вызвало резкие возражения делегации СССР. После переговоров, продолжавшихся около двух лет, маньчжурские власти согласились уплатить за КВЖД 140 млн иен, или около 70 млн руб. Ради сохранения мира Москва решила пойти на такую уступку. 23 марта 1935 г. был подписан договор, предусматривавший уплату СССР 140 млн иен (поставками товаров) и выплату различных пособий, пенсий советским железнодорожникам в сумме 30 млн иен [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 48а. Л. 32—34; 22, с. 110; 7, с. 292].

Установленная сумма была ничтожной по сравнению с фактической стоимостью КВЖД и обслуживавших её объектов. Соглашение с японо-маньчжурской стороной было вынужденной акцией с целью локализации или прекращения японских провокаций на дороге и вдоль советско-маньчжурской границы. СССР в соответствии с соглашением 1935 г. уступил свои права на КВЖД третьей стороне без предварительного согласования этого вопроса с Китаем, что противоречило советско-китайским договорённостям 1924 г. Протесты правительства и общественности Китая замедлили процесс улучшения его отношений с Москвой. В ходе советско-японских переговоров НКВД Советского Союза неоднократно разъяснял Нанкину, что в результате возникновения новой ситуации в Маньчжурии СССР был нанесён весьма значительный материальный и политический ущерб. Китай как контрагент Советского Союза по Пекинскому Соглашению 1924 г. не мог этого предотвратить, поэтому СССР вынужден был самостоятельно защищать свои интересы, в результате чего и предложил продать КВЖД новым властям Маньчжурии. Если бы Китай восстановил свою власть в Маньчжурии, то он получил бы КВЖД целиком в своё владение, без всякого выкупа и, следовательно, выиграл бы от продажи КВЖД на данном этапе [7, с. 292—293].

Учёные КНР подчёркивают, что Советский Союз продал КВЖД «в одностороннем порядке», поступил «неправильно», хотя в тот период возможности сделать это с участием китайской стороны не было. Япония вынудила СССР продать КВЖД. Единственным способом удержать дорогу стала бы война с Японией в Северо-Восточном Китае. Центральные же власти Китайской Республики не вступали тогда в прямую военную конфронтацию с Японией и не выступили бы на стороне Советского Союза [5, с. 336—338].

Советско-китайские экономические связи на Дальнем Востоке продолжали развиваться до японской оккупации Маньчжурии. Это в первую очередь относилось к приграничной торговле, которая велась до 1933 г. — до полной оккупации региона и начавшегося принудительного выселения китайцев из приграничной полосы. С 1935 г., после перехода КВЖД в собственность Маньчжоу-го и прекращения железнодорожных связей Северо-Восточного Китая с Приморьем и Забайкальем,

торговая деятельность советских организаций в Маньчжурии почти полностью прекратилась [21, с. 112—113; 18, с. 462—463].

После заключения договора КВЖД была присоединена к государственным дорогам Маньчжоу-го, а затем, 1 октября 1936 г., объединена с ЮМЖД в одну дорогу с главным управлением в Мукдене [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 15. Л. 54]. В 1935 г. Япония, получив КВЖД, перешла широтное направление (ст. Маньчжурия — Пограничная) с 1524 мм на европейскую колею, и к началу войны СССР с Японией (август 1945 г.) вся сеть железных дорог Маньчжурии имела одинаковую ширину колеи — 1435 мм [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 14. Л. 8].

Осознавая большое значение коммуникаций в экономической жизни и в военных операциях, Советский Союз на Крымской конференции глав правительств СССР, США и Великобритании в феврале 1945 г. согласился вступить в войну против милитаристской Японии на следующих условиях, касающихся вопросов транспорта:

- а) интернационализация порта Дальний с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза и восстановлением аренды Порт-Артура как военно-морской базы СССР;
- б) совместная эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги и Южно-Маньчжурской железной дороги, дающей выход на Дайрен (Дальний), на началах организации смешанного Советско-китайского общества с обеспечением преимущественных интересов Советского Союза. При этом указывалось, что Китай сохраняет в Маньчжурии полный суверенитет [2, с. 52—53; 10, с. 69—70; 22, с. 157; 14, с. 198—199].

США, соглашаясь с данными условиями, исходили из того, что послевоенный Китай будет страной, зависимой от них в военном, политическом и экономическом отношениях, и на международной арене станет выступать в фарватере внешней политики Вашингтона.

На советско-китайских переговорах по поводу заключения Договора о союзе и дружбе между СССР и Китаем, проходивших в Москве с 30 июня по 13 августа 1945 г., были затронуты серьёзные вопросы по Дальнему Востоку. Китайская делегация во главе с Сун Цзывэнем пыталась подвергнуть пересмотру решения Ялтинского соглашения, которые, согласно Крымской конференции, должны были лечь в основу советско-китайских договорённостей и подлежали безусловному выполнению китайской стороной. Последняя выражала несогласие с преимущественным положением СССР в Порт-Артуре, в Дальнем и на железных дорогах Маньчжурии — КВЖД и ЮМЖД.

Китайская делегация требовала признать КВЖД и ЮМЖД, построенные на средства русского народа, собственностью Китая. Советское правительство в целях поддержания добрососедских отношений пошло на уступки, согласившись рассматривать эти дороги (впоследствии «Китайская Чанчуньская железная дорога» — КЧЖД) как совместную собственность

СССР и Китая, а не как собственность СССР, признанную Ялтинским соглашением. Советское правительство отказалось от размещения на КЧЖД военизированной охраны, полностью доверив контроль над дорогой китайской стороне. Оно также согласилось ограничить своё право на владение КЧЖД и на участие в её совместной эксплуатации сроком на 30 лет.

Гоминьдановское правительство стремилось лишить железные дороги обслуживающих их вспомогательных предприятий: депо, мастерских, гражданских и др. сооружений, без которых будущая КЧЖД не могла бы функционировать. Много споров вызвал вопрос о характере перевозок по КЧЖД. Китайская делегация настаивала на праве правительства использовать дорогу для военных целей. СССР же не соглашался превращать КЧЖД в орудие, направленное против китайской революции, возглавляемой силами КПК. Советское правительство не стало настаивать на праве перевозить по КЧЖД войска. Стороны договорились, что СССР воспользуется этим правом лишь в период войны с Японией и что на военно-морскую базу Порт-Артур будут перевозиться только грузы, необходимые для снабжения находящихся там советских войск, и только в запломбированных вагонах без сопровождения военизированной охраны [16, с. 245; 10, с. 94—95; 19, с. 152; 15, с. 342—343].

Гоминьдановское правительство, поддерживаемое Вашингтоном, старалось ревизовать решения Ялтинского соглашения в отношении статуса Дальнего и Порт-Артура, что объяснялось его стремлением обеспечить беспрепятственную переброску в Северо-Восточный Китай не только своих, но и американских войск и создать там военный плацдарм против СССР и войск китайской революции. США намеревались укрепить свои экономические позиции в Маньчжурии и Северном Китае. Китайский историк Линь Цзюнь отмечает: «Гоминьдановское правительство считало допустимым превращение Порт-Артура после войны в международный порт, либо в порт трёх стран: Китая, СССР и США, — либо в совместно используемую базу военно-морского флота СССР и Китая» [29, с. 148].

В соответствии с достигнутыми на Крымской конференции 1945 г. США, Великобританией и СССР договорённостями о послевоенном урегулировании на Дальнем Востоке, 14 августа 1945 г. был подписан советско-китайский Договор о дружбе и союзе, в целом сыгравший позитивную роль во время войны с японской оккупацией Северо-Восточного Китая и помогший предотвратить в послевоенный период возможную агрессию со стороны Японии. Согласно Ст. 6 Договора, создавалась благоприятная обстановка и для расширения советско-китайских экономических связей. Одновременно были подписаны Соглашения:

- о Китайской Чанчуньской железной дороге как совместно управляемой общей собственности СССР и Китайской Республики сроком на 30 лет;
- об использовании Порт-Артура в качестве совместной военно-морской базы, закрытой для других государств, оборона которой на 30 лет вверялась СССР;

- о порте Дальнем, объявленном свободным портом, открытым для торговли и судоходства всех стран под совместным управлением обеих сторон.

Советское правительство рассматривало Три Восточные Провинции (Маньчжурию) как часть Китая, поэтому вновь подтвердило признание их территориальной и административной целостности и полного суверенитета Китая над ними [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2. Л. 4—7, 19—20, 24—25; Оп. 1. Д. 15. Л. 58—60; 24, с. 196—206; 31, с. 122—123].

Согласно ст. 1 Соглашения о Китайской Чанчуньской железной дороге, основные магистрали Китайско-Восточной и Южно-Маньчжурской железных дорог, идущие от ст. Маньчжурия до ст. Пограничная и от Харбина до Дальнего и Порт-Артура, являлись общей собственностью СССР и Китайской Республики и должны были эксплуатироваться обеими сторонами совместно. Китайское правительство признало право КЧЖД на все вспомогательные и дополнительные предприятия дороги, поскольку они были построены во время русского управления КВЖД. Совместная эксплуатация этих железных дорог осуществлялась единым управлением (под китайским суверенитетом) как чисто коммерческим транспортным предприятием. В силу ст. 3 договаривающиеся стороны в целях совместной эксплуатации учреждают Китайско-советское общество КЧЖД, руководит им правление из 10 членов, из которых 5 назначаются китайским правительством, а 5 — советским. Правление находится в городе Чанчуне. В соответствии со ст. 4, председатель правления и его помощник назначаются китайским правительством из числа членов правления — китайских граждан, а заместитель председателя правления и его помощник назначаются советским правительством из числа членов правления — советских граждан. Управляющий КЧЖД назначается правлением из числа граждан СССР, а заместитель его — из числа граждан Китайской Республики (ст. 4). За охрану дороги несёт ответственность китайское правительство (ст. 9). Прибыли и убытки от эксплуатации дороги делятся между сторонами пополам (ст. 14) [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 15. Л. 58—60; 24, с. 198—201; 31, с. 122]. Дорога должна была совместно эксплуатироваться на паритетных началах, как это предусматривалось Соглашением 1924 г. о статусе КВЖД. Соглашение 1945 г. заключалось сроком на 30 лет, по истечении которого КЧЖД со всем имуществом должна была безвозмездно перейти в полную собственность Китайской Республики (ст. 17) [24, с. 201; 32, с. 247; 29, с. 150]. Хотя не везде в китайской литературе фиксируется факт «безвозмездного перехода КЧЖД» Китаю по истечении тридцатилетнего договорного срока [31, с. 122].

Договор был с одобрением встречен китайской общественностью, т.к. он усиливал международные позиции Китая. Печатный орган ЦК КПК «Синьхуа жибао» отмечал тогда важное значение договора для укрепления традиционной дружбы между китайским и советским народами. Газета «Цзефан жибао» 27 августа 1945 г. писала: «Договор о дружбе



и союзе с СССР — первый в истории нашей страны равноправный договор с зарубежным государством» [2, с. 78].

К 50-м гг. XX в. у китайских авторов появились утверждения, «что Москва должна была безоговорочно передать КНР суверенитет на КВЖД, ибо в 1935 г. СССР уже продал её (прояпонскому режиму Маньчжоу-го) и, следовательно, не имел на дорогу прав». При этом совершенно не учитывались международная обстановка и сильно заниженная цена (более чем в три раза меньше первоначально объявленной стоимости дороги). Позднее и они согласились, что в то время у Китая ещё не было возможности для самостоятельного управления этой дорогой [1, с. 49].

Уже в первые дни военных действий против Японии советские военно-транспортные организации продвигались вслед за передовыми частями Советской армии и быстрыми темпами осваивали освобождённые от противников участки КВЖД, принимая на себя управление транспортом. К 1 сентября 1945 г. открылось регулярное движение по КЧЖД. Основная её железнодорожная магистраль на всём своём протяжении (ст. Маньчжурия — Харбин — ст. Пограничная) в направлении Владивостока была перешита с узкой японской колеи (1435 мм) на стандартную русскую (1524 мм). На южном направлении (Харбин — Мукден — Дальний) была оставлена японская (европейская по стандарту) колея [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 2, 38; Д. 14. Л. 4, 8; 22, с. 159—160].

В период поспешного отступления японские войска на всём протяжении 1500-километрового пути на западной и восточной линиях КЧЖД произвели большие разрушения: вывели из строя связь и сигнализацию, уничтожили кабельные местные сети, взорвали железнодорожные мосты, нарушили водоснабжение, на многих крупных станциях разрушили паровозные депо. Были разобраны и вывезены станционные пути, уничтожены постройки на 57 станциях и разъездах. На станции Муданьцзян взорвали один из крупнейших в Северо-Восточном Китае паровозоремонтных заводов [2, с. 161—162].

Для претворения в жизнь Соглашения между СССР и Китайской Республикой о КЧЖД осенью 1945 г. в Чанчунь, избранный местом пребывания правления дороги, прибыли назначенный советским правительством заместитель председателя правления КЧЖД генерал-лейтенант административной службы И.В. Каргин с группой руководящих работников железнодорожного транспорта, а также назначенный китайской стороной председатель правления Чжан Цзяо, ранее занимавший посты директора Банка Китая (1928—1935 гг.) и министра коммуникаций (1937—1942 гг.). 26 января 1946 г. управляющим КЧЖД назначили А.Ф. Журавлёва (до этого был управляющим Приморской железной дорогой), а его заместителем — присланного из Нанкина Ван Чжутина. Средние и низшие звенья административно-технического персонала дороги укомплектовывались гражданами СССР и Китая.

Вскоре в среде китайского руководящего персонала стали выявляться серьёзные разногласия между направленными из центра и местным

кадрами. Представители гоминьдановской администрации дороги явно добивались ревизии советско-китайского Соглашения о КЧЖД. Они были недоброжелательно настроены по отношению к СССР, тормозили функционирование дороги: создавались искусственные трудности в обеспечении её местными материалами, снабжении рабочих и служащих продуктами питания. Китайские члены комиссии по оценке и приёму имущества дороги настаивали на включении в список имущества КЧЖД только той его части, которая первоначально принадлежала России, не принимая во внимание последующей реконструкции дороги и возведения ряда дополнительных сооружений на средства советской стороны. Местный китайский персонал, китайские рабочие и служащие занимали другую позицию. Они проявляли большой интерес к быстрейшему налаживанию работы дороги и сотрудничали с советскими железнодорожниками [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 2, 38; 22, с. 160—161; 21, с. 291, 300; 23, с. 7—8].

Правительство СССР, исполняя свои обязательства по соглашению от 14 августа 1945 г. о КЧЖД, сразу же направило в Северо-Восточный Китай ответственных работников правления и советских железнодорожников. Китайские представители правления прибыли в конце октября 1945 г., а ответственные работники в управлении дорогой появились только в середине января 1946 г. Первое время все работы по организации КЧЖД в границах, предусмотренных соглашением, её административное и хозяйственное устройство проводили советские железнодорожники [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 17. Л. 2].

При содействии соседних советских дорог (Восточносибирской и Приморской) в течение 2—3 месяцев на КЧЖД отремонтировали 1501 км железнодорожного пути, реконструировали и открыли вновь 57 разъездов, восстановили 5 разрушенных паровозных депо, 11 узлов связи и т.д. Эти работы позволили обеспечить пропускную способность в 18 пар поездов по главной магистрали дороги (Маньчжурия — Харбин — Пограничная) со скоростью движения составов до 40—50 км/ч [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 2, 38; 22, с. 161].

Задача по активизации пропускной способности восточной линии КЧЖД появилась в связи с тем, что из-за незначительных объёмов перевозок на этом направлении в 30-е гг. японцы систематически сокращали пропускную способность линии Харбин — Пограничная и довели её к 1940 г. до 8—10, а к концу августа 1945 г. — даже до 6—7 пар поездов в сутки. Южная линия Харбин — Дальний и Порт-Артур имела путь мощнее, лучшее состояние и обладала большей пропускной способностью (к концу августа 1945 г. — 42—44 пары поездов в сутки) [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 2; Д. 14. Л. 5—6; 9, с. 53]. Для обеспечения КЧЖД углём были восстановлены и возобновили работу угольные копи с годовой добычей угля в 1944 г.: фушуньские — 5170 тыс. т, чжалайногорские — 261 тыс. т, мулинские — 297,2 тыс. т [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 14. Л. 24—26].

В первое время после освобождения Северо-Восточного Китая необходимым оборудованием КЧЖД обеспечивали в основном части Советской

армии. В эксплуатации дороги были большие трудности с укомплектованием штата её хозяйственных единиц. Бывший штат местных железнодорожников на ряде участков совершенно отсутствовал либо сохранялся частично, основу его составляли работники японской и китайской национальностей. Вся тяжесть эксплуатации и восстановления легла на личный состав семи эксплуатационных железнодорожных полков Забайкальского и 2-го Дальневосточного фронтов, которым одновременно пришлось привлекать рабочую силу из числа местного населения на подсобные работы и готовить кадры для дальнейшего укомплектования дороги. В период японской оккупации китайские железнодорожники трудились на дорогах Маньчжурии на самых низких должностях (ремонтные рабочие, в кондукторских и паровозных бригадах), старшие же и административные должности занимали только японцы. Китайские рабочие и служащие, так же как и русские, получали зарплату в 5—6 раз меньшую, чем японцы, и обеспечивались продовольствием в исключительно малых размерах.

Задача по формированию кадров осложнялась небольшим количеством технически грамотных людей, знающих русский язык, а также недостатком средств для оплаты привлекаемой рабочей силы, что создавало текучесть кадрового состава. С получением денег средств и организацией снабжения продуктами питания через кооперативы, вновь созданные управлением дороги, стало возможно формировать постоянные штаты и организовывать курсы по подготовке специалистов из числа местного населения. Южная линия дороги от Харбина до Дальнего обслуживалась японскими силами, которые до 27 сентября 1945 г. подчинялись правлению ЮМЖД. Ввиду нехватки кадров высшей квалификации советская сторона рекомендовала администрации и всем японским железнодорожникам исполнять задания руководства правления КЧЖД. Члены японской части правления ЮМЖД были назначены главными и старшими советниками, на них возложили ответственность за правильную работу и эксплуатацию КЧЖД японскими специалистами [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 7—8; Д. 6. Л. 264—265].

Для доукомплектования штатов дороги и частичной подмены военных железнодорожников с августа по ноябрь 1945 г. из СССР прибыло 886 чел. гражданских железнодорожников, в основном направленных в Харбинское, Чанчуньское, Мукденское и Дальненское отделения. Однако этого было недостаточно. По состоянию на 20 ноября 1945 г. штаты хозяйственных единиц дороги в основном состояли из военных железнодорожников и местного населения. На участках линии Маньчжурия — Пограничная в эксплуатации было занято: военнослужащих — 5,7 тыс. чел., местных железнодорожников — 17,9 тыс. чел. На участках линии Харбин — Дальний работало около 36 тыс. чел. местных китайских и японских железнодорожников. Удельный вес военных железнодорожников в штатах дороги составлял 15%, а общая укомплектованность дороги кадрами ведущих профессий, с учётом привлечённого местного населения

и при существовавших размерах движения, не превышала 80% потребностей [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 8—9; 18, с. 130].

Советская администрация КЧЖД считала одной из своих главных задач оказание помощи китайским организациям в подготовке квалифицированных кадров как для этой, так и для других железных дорог Китая. По инициативе советских железнодорожников КЧЖД в крупных городах Северо-Востока были организованы курсы по подготовке китайских кадров железнодорожников массовых профессий. В октябре 1945 г. центральные курсы в Харбине посещало 536 чел., линейные отделения — свыше 900 чел., обучавшихся от 1 до 6 месяцев. На инженерно-строительном, транспортно-экономическом и электротехническом факультетах Харбинского политехнического института КЧЖД под руководством советских специалистов обучалось 400 студентов. Кроме того, учёт всех существовавших ранее железнодорожных курсов и техникумов выявил 44 учебных заведения с общим числом обучавшихся 10 745 чел., преимущественно китайской и японской национальностей [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1. Л. 7—8; 2, с. 162].

3 июня 1946 г. был издан приказ управляющего КЧЖД об открытии восточно-экономического факультета при Харбинском политехническом институте для подготовки специалистов для акционерных обществ, синдикатов, трестов, банковских учреждений в качестве инженеров-экономистов, коммерческих инженеров и директоров, консультантов [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2471. Л. 30, 46, 72].

Снабжение рабочих и служащих КЧЖД продовольствием и промтоварами во время антияпонской войны было совершенно остановлено. В конце 1945 г. советская часть правления КЧЖД создала торговый кооператив с широкой сетью магазинов, столовых, подсобных предприятий (мясокомбинат, молочные фермы, заводы фруктовых вод и винно-водочный, пошивочные мастерские и др.), через который стало осуществляться нормальное обеспечение работников железной дороги месячным пайком продовольствия по минимальным ценам [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 6. Л. 269; Д. 17. Л. 23; 22, с. 162; 23, с. 8].

В распоряжении народно-демократических властей КПК не было необходимых квалифицированных кадров и материальных средств для восстановления железнодорожного транспорта, его нормальной эксплуатации — всё это выполнялось с помощью СССР. Заводы Сибири и Дальнего Востока приняли в ремонт изношенные и повреждённые паровозы и вагоны, принадлежавшие КЧЖД. Советские организации направили в зону администрации новой власти различные материалы (рельсы, балки, металл, инструменты и др.), подвижной состав (паровозы, вагоны). В конце 1946 г. в распоряжение советского управляющего КЧЖД А.Ф. Журавлёва и небольшой группы советских железнодорожников, оставшихся в Китае после ухода Советской армии (в Харбине и на некоторых станциях), было направлено из СССР около 100 инженеров, техников и других квалифицированных железнодорожников [13, с. 130—131].

Гражданская война, начавшаяся в Маньчжурии после вывода частей Советской армии в мае 1946 г., охватила почти всю страну, исключая южную оконечность Ляодунского полуострова. В результате военных действий между Народно-Освободительной Армией и гоминьдановскими войсками Китая Маньчжурия к началу 1947 г. оказалась разделённой на зоны: Северная Маньчжурия с центром в Харбине и Ляодунский полуостров контролировались народно-демократической администрацией, Центрально-Южная Маньчжурия оказалась в руках Гоминьдана. Нормальная эксплуатация КЧЖД в 1947 г. осуществляться не могла, также не могло функционировать и Китайско-советское общество КЧЖД. Работники советской части правления общества и управления КЧЖД, эвакуированные с территории Маньчжурии в СССР, лишились возможности непосредственно руководить деятельностью дороги [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 10. Л. 2—3].

В результате тесных экономических связей к весне 1947 г. были восстановлены все главные железнодорожные магистрали в зоне народно-демократической администрации Северной Маньчжурии. Усилилась роль железных дорог в связи с переходом северо-восточных частей НОА во второй половине 1947 г. в стратегическое наступление. В июне 1948 г. по просьбе народно-демократической администрации Северо-Восточного Китая Министерство путей сообщения СССР направило в Харбин большую группу железнодорожников и ремонтно-восстановительные поезда, оснащённые необходимой техникой. Под руководством советских железнодорожников в рекордно короткие сроки, к 15 декабря 1948 г., было восстановлено 120 крупных и средних мостов, взорванных гоминьдановцами. Общая протяжённость их составила более 9 тыс. м, самыми крупными из которых были три: у станции «Сунгари 11» (987 м), через Сунгари на участке Чанчунь-Гири (440 м), через Ильмахэ (320 м). Всего отремонтировали более 15 тыс. км важнейших железнодорожных линий Северо-Востока. В ноябре 1948 г. восстановили прерванную в 1945 г. прямую железнодорожную связь станций Отпор (ныне Забайкальск) и Гродеково с портами Дальний и Порт-Артур [2, с. 163—166; 3, с. 35—36; 8, с. 243]. Уже в 1947 г. внешнеторговый грузооборот КЧЖД в направлении советских Приморья и Забайкалья составил около 750 тыс. т, в 1948 г. он увеличился до 900 тыс. и в 1949 г. — до 1 млн т [22, с. 172].

Численный состав КЧЖД был следующим. Согласно данным на 1 июня 1946 г., всего там, исключая два района, работало 32,5 тыс. чел.: 7,2 тыс. русских, 25 тыс. китайцев, 200 японцев (до репатриации японцев из Маньчжурии летом 1946 г. их трудилось на КЧЖД 1,6 тыс. чел.), 9 корейцев [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 12. Л. 108; 9, с. 56]. Соотношение численности советских и китайских работников на дороге к началу 1947 г. было порядка 1:6, что вызывало у советского руководства КЧЖД стремление привлечь к работам большее число русских людей, которым восстановили гражданство СССР [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 11. Л. 34]. Общая численность рабочих и служащих КЧЖД в конце 40-х гг. составляла 60 тыс. чел.,

и примерно столько же людей было занято в торгово-промышленных подсобных предприятиях [22, с. 162; 23, с. 8].

На первом этапе существования Китайско-советского общества КЧЖД, вплоть до 1949 г., советские железнодорожники успешно справились с восстановлением разрушенных северных участков дороги, увеличением пропускной способности главной магистрали (ст. Маньчжурия — Харбин — Пограничная), обеспечением всех воинских перевозок наступающей Советской армии и вывоза после окончания антияпонской войны людей, а также трофейного промышленного оборудования и других грузов по линии Министерства внешней торговли [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 17. Л. 1].

Что касается коммерческой деятельности, согласно ст. 17 Соглашения между СССР и Китайской Республикой о КЧЖД от 14 августа 1945 г., по которому дорога по истечению 30-летнего срока безвозмездно переходит в полную собственность Китайской Республики, перед советской администрацией ставились следующие цели:

- а) вернуть советскому государству его долю собственности в этой дороге путём отчисления в амортизационный фонд 1/30 стоимости дороги в год;
- б) всемерно ограничивать новые капиталовложения в общую стоимость КЧЖД или делать лишь такие инвестиции, которые будут погашены прибыльностью дороги в самое ближайшее время.

В одном из разделов, посвящённых деятельности Китайско-советского общества КЧЖД, отмечалось, что в целях осуществления коммерческой деятельности должны быть применены все средства и возможности по обеспечению доходности дороги и рационализации расходов — как денежных, так и материальных, особенно в хозяйственных единицах (паровозовагоноремонтные заводы, материальные склады и административно-хозяйственные подразделения) [РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 11. Л. 5, 49]. Это свидетельствовало о прагматичном подходе руководства СССР к государственной собственности, находящейся вне пределов территории страны, и о стремлении к её рациональному использованию.

Оценивая результаты экономических связей в деятельности коммерческого предприятия КЧЖД, Мао Цзэдун в ранге Председателя КНР в ходе переговоров в Москве с И.В. Сталиным в декабре 1949 — феврале 1950 г. подчёркивал: «Нынешнее положение с КЧЖД и Порт-Артуром соответствует интересам Китая, так как сил одного Китая недостаточно для того, чтобы успешно бороться против империалистической агрессии. Кроме того, КЧЖД является школой по подготовке китайских железнодорожников и промышленных кадров» [11, с. 29; 12, с. 122; 17, с. 87]. Мао Цзэдун считал, что при помощи Советского Союза темпы восстановления китайской экономики будут достаточно быстрыми [25, с. 462].

В англо-американской историографии, посвящённой экономическим аспектам взаимодействия СССР и Китая этого периода внимание акцентируется на вводе войск СССР или «оккупации Маньчжурии»,

«проникновении в Маньчжурию» и подчёркивается лишь нанесённый экономике северо-востока Китая материальный ущерб [26, р. 458—459; 27, р. 251—252; 28, р. 269]. В китайской историографии в основном характеризуется советско-китайский Договор о дружбе и союзе 1945 г. и его влияние на «нарушение суверенитета» Китая [29; 31]. В других работах китайских авторов не рассматриваются экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта [30; 32, с. 338—361].

Таким образом, экономические связи СССР и Китая в железнодорожной сфере, прежде всего в деятельности КЧЖД в 30—40-е гг. XX в., представляют собой многоплановый процесс взаимодействия двух государств в условиях значительного воздействия внешних факторов. Они способствовали победе китайского народа в национально-освободительной борьбе против японской агрессии, ставшей частью Второй мировой войны. Для Китая это сотрудничество стало заимствованием передовых технологий, современных знаний, подготовкой собственных административных и технических кадров, модернизацией региона. Для России — сохранением материальных ценностей путём организации сферы обращения, защитой интересов страны в межгосударственных отношениях. Деятельность смешанного Советско-китайского общества КЧЖД — опыт создания нового типа производственной структуры, свойственной рыночной экономике, которая с 80-х гг. XX в. формируется в Китае и России.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Бажанов Е.П. Китай и внешний мир. М.: Междунар. отношения, 1990. 351 с.
2. Борисов О.Б. Советский Союз и Маньчжурская революционная база (1945—1949). М.: Мысль, 1985. 252 с.
3. Борисов О.Б., Колосков Б.Т. Советско-китайские отношения. 1945—1970. М.: Мысль, 1980. 638 с.
4. Воскресенский А.Д. Китай и Россия в Евразии: историческая динамика политических взаимовлияний. М.: «Муравей», 2004. 600 с.
5. Галенович Ю.М. История взаимоотношений России и Китая. В 4-х томах. Кн. 1 и 2. М.: «СПСЛ»; «Русская панорама», 2011. 454 с.
6. Дубинский А.М. Освободительная миссия Советского Союза на Дальнем Востоке (Из истории международных отношений, национально-освободительной борьбы народов Восточной и Юго-Восточной Азии в годы Второй мировой войны). М.: Мысль, 1966. 593 с.
7. История Китая с древнейших времён до начала XXI в.: в 10 т. / гл. ред. С.Л. Тихвинский. Т. VII: Китайская Республика (1912—1949) / отв. ред. Н.Л. Мамаева; Ин-т Дальнего Востока РАН. М.: Наука — Вост. лит., 2013. 863 с.
8. История Северо-Восточного Китая XVII—XX вв. Кн. 2. Северо-Восточный Китай. 1917—1949 гг. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1989. 349 с.
9. История Северо-Восточного Китая XVII—XX вв. Кн. 3. Северо-Восточный Китай в 1945—1978 гг. Владивосток: Дальнаука, 2004. 344 с.

10. Ледовский А.М. Китайская политика США и советская дипломатия. 1942—1954. М.: Наука, 1985. 287 с.
11. Ледовский А.М. Переговоры И.В. Сталина с Мао Цзэдуном в декабре 1949 — феврале 1950 г. Новые архивные документы // Новая и новейшая история. М., 1997, № 1. С. 23—47.
12. Ледовский А.М. СССР и Сталин в судьбах Китая. Документы и свидетельства участника событий: 1937—1952. М.: Памятники исторической мысли, 1999. 344 с.
13. Ленинская политика в отношении Китая. М.: Наука, 1968. 257 с.
14. Мировицкая Р.А. Китайская государственность и советская политика в Китае. Годы Тихоокеанской войны: 1941—1945. М.: Памятники исторической мысли, 1999. 312 с.
15. Мясников В.С. Россия и Китай: 400 лет межгосударственных отношений. Lewiston (N.Y.) etc.: Edwin Mellen press. (Рос. исслед. в гуманит. науках. т. 24). 2001. 619 с.
16. Новейшая история Китая, 1928—1949. М.: Наука, 1984. 440 с.
17. Рахманин О.Б. Взаимоотношения И.В. Сталина и Мао Цзэдуна глазами очевидца // Новая и новейшая история. М., 1998, № 1. С. 78—91.
18. Романова Г.Н. КЧЖД: Экономическое сотрудничество России и Китая в сфере транспортных коммуникаций в 1940-е гг. // Китай в Северо-Восточной Азии: история и современность. Владивосток: Дальнаука, 1999. С. 120—138.
19. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А.В. Лукина. М.: «Весь мир», 2013. 704 с.
20. Системная история международных отношений в 4-х т. События и документы. 1918—2000 / отв. ред. А.Д. Богатуров. Т 1. События. 1918—1943. М.: Московский рабочий, 2000. 516 с.
21. Сладковский М.И. Знакомство с Китаем и китайцами. М.: Мысль, 1984. 381 с.
22. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917—1974). М.: Наука, 1977. 368 с.
23. Сладковский М.И. Помощь СССР китайскому народу (1945—1958) // Из истории интернациональной помощи Советского Союза Китаю и Корее. М.: Ин-т ДВ РАН СССР, 1985. С. 5—48.
24. Советско-китайские отношения. 1917—1957. Сборник документов. М.: Изд-во вост. лит-ры, 1959. 467 с.
25. Тихвинский С.Л. Путь Китая к объединению и независимости. 1898—1949. По материалам биографии Чжоу Эньлая. М.: Вост. лит-ра, 1996. 574 с.
26. Beckman George M. The modernization of China and Japan. N.Y.: Harper and Row publishers, 1962.
27. Levi Werner. Modern China's foreign policy. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1953.
28. Unity and contradiction. Major aspects of Sino-Soviet relations. Ed. K. London. N.Y. 1962.
29. Линь Цзюнь. Чжунсу гуаньси. 1689—1989 = Советско-китайские отношения. 1689—1989. Харбин, Хэйлунцзян цзяюй чубаньшэ, 1989.
30. Чжунго Дунбэй тунши = Общая история Северо-Восточного Китая. Чанчунь, 1991.
31. Чжунго сяньдай ши цыдянь = Новейшая история Китая 1919—1986 гг.: словарь-справочник. Пекин, 1987.
32. Чжунго сяньдай шигао = Новейшая история Китая 1919—1949. Харбин: Хэйлунцзян жэньминь чубаньшэ, 1984.
33. Чжунсу цзинци маоиши = История китайско-советских торгово-экономических отношений / гл. ред. Мэн Сяньчжан. Харбин: Хэйлунцзян жэньминь чубаньшэ, 1992.
34. РГАЭ (Российский гос. арх. экономики).



## REFERENCES

1. Bazhanov E.P. *Kitaj i vneshnij mir* [China and the outside world]. Moscow, Mezhdunar. Otnoshenija Publ., 1990, 351 p. (In Russ.)
2. Borisov O.B. *Sovetskij Sojuz i Manchzhurskaja revolucionnaja baza (1945—1949)* [Soviet Union and Manchurian revolution base (1945—1949)]. Moscow, Mysl' Publ., 1985, 252 p. (In Russ.)
3. Borisov O.B., Koloskov B.T. *Sovetsko-kitajskije otnoshenija. 1945—1970* [Soviet-Chinese relationships. 1945—1970]. Moscow, Mysl' Publ., 1980, 638 p. (In Russ.)
4. Voskresenskij A.D. *Kitaj i Rossija v Evrazii: istoricheskaja dinamika politicheskikh vzaimovlijanij* [China and Russia in Eurasia: Historical dynamics of political mutual influences]. Moscow, Muravej Publ., 2004, 600 p. (In Russ.)
5. Galenovich Ju.M. *Istorija vzaimootnoshenij Rossii i Kitaja. V 4 tomah* [A history of mutual relation of Russia and China. In 4 vol.]. Moscow, “SPSL”; “Russkaja panorama” Publ., Vol. 1, 2, 2011, 454 p. (In Russ.)
6. Dubinskij A.M. *Osvoboditelnaja missija Sovetskogo Sojuza na Dalnem Vostoke (Iz istorii mezhdunarodnyh otnoshenij, nacionalno-osvoboditelnoi borby narodov Vostochnoj i Ju-go-Vostochnoj Azii v gody Vtoroj mirovoj vojny)* [The Soviet Union's liberation mission in the Far East (From the history of international relationships and national liberation struggle of East and South-East Asia's peoples during World War II)]. Moscow, Mysl' Publ., 1966, 593 p. (In Russ.)
7. *Istorija Kitaja s drevnejshih vremen do nachala XXI veka: v 10 t. T. VII: Kitajskaja Respublika (1912—1949)* [History of China since ancient times to early 21st century: in 10 volumes. Vol. 7: Chinese Republic (1912—1949)]. In-t Dalnego Vostoka RAN. Moscow, Nauka, Vost. lit. Publ., 2013, 863 p. (In Russ.)
8. *Istorija Severo-Vostochnogo Kitaja XVII—XX vv. Kn. 2. Severo-Vostochnyj Kitaj. 1917—1949 gg.* [History of North-East China, 17th—20th century. Book 2. North-East China. 1917—1949]. Vladivostok: Dalnevost. kn. Izd-vo Publ., 1989, 349 p. (In Russ.)
9. *Istorija Severo-Vostochnogo Kitaja XVII—XX vv. Kn. 3. Severo-Vostochnyj Kitaj. 1917—1949 gg.* [History of North-East China, 17th—20th century. Book 3. North-East China in 1945—1978]. Vladivostok, Dalnauka Publ., 2004, 344 p. (In Russ.)
10. Ledovskij A.M. *Kitajskaja politika SSHA i sovetskaja diplomatija. 1942—1954* [Chinese policy of the US and Soviet diplomacy. 1942—1954]. Moscow, Nauka Publ., 1985, 287 p. (In Russ.)
11. Ledovskij A.M. *Peregovory I.V. Stalina s Mao Czedunom v dekabre 1949 — fevrale 1950. Novyje arhivnyje dokumenty* [Negotiations between I.V. Stalin and Mao Zedong in December 1949 — February 1950. New archive documents]. *New and newest history*. Moscow, 1997, no. 1, pp. 23—47. (In Russ.)
12. Ledovskij A.M. *SSSR i Stalin v sud'bah Kitaja. Dokumenty i svidetel'stva uchastnika sobytij: 1937—1952* [USSR and Stalin in China's fates and fortunes. Documents and evidence of the party to the events: 1937—1952]. Moscow, Pam'atniki istoricheskoy mysli Publ., 1999, 344 p. (In Russ.)
13. *Leninskaja politika v otnoshenii Kitaja* [Lenin's policy in respect of China]. Moscow, Nauka Publ., 1968, 257 p. (In Russ.)
14. Mirovickaja R.A. *Kitajskaja gosudarstvennost' i sovetskaja politika v Kitaje. Gody Ti-hookeanskoj vojny: 1941—1945* [Chinese national identity and Soviet policy in China. Years of Pacific War: 1941—1945]. Moscow, Pam'atniki istoricheskoy mysli Publ., 1999, 312 p. (In Russ.)

15. M'asnikov V.S. *Rossija i Kitaj: 400 let mezhgosudarstvennyh otnoshenij* [Russia and China: 400 years of state-to-state relationships]. Leviston (N.Y.) its: Edvin Mellon press. (Ros. Issled. v gumanit. naukah. t. 24). 2001, 619 p.
16. *Novejšhaja istorija Kitaja, 1928—1949* [Contemporary history of China, 1928—1949]. Moscow, Nauka Publ., 1984, 440 p. (In Russ.)
17. Rahmanin O.B. Vzaimootnoshenija I.V. Stalina i Mao Czeduna glazami ochevidca [Relationships of I.V. Stalin and Mao Zedong de visu]. *New and newest history*. Moscow, 1998, no. 1, pp. 78—91. (In Russ.)
18. Romanova G.N. KCHZHD: Ekonomičeskoje sotrudničestvo Rossii i Kitaja v sfere transportnyh kommunikacij v 1940-e gody [Chinese Changchun Railway: Economic cooperation of Russia and China in the field of transportation services in the 1940's]. *Kitaj v Severo-Vostočnoj Azii: istorija i sovremennost'*. Vladivostok, Dalnauka Publ., 1999, pp. 120—138. (In Russ.)
19. *Rossija i Kitaj: četyre veka vzaimodejstvija. Istorija, sovremennoe sostojanje i perspektivy razvitija rossijsko-kitajskih otnoshenij* [Russia and China: four centuries of interrelations. History, modern status and prospects of Russian-Chinese relationships' development]. Moscow, "Ves' mir" Publ., 2013, 704 p. (In Russ.)
20. *Sistemnaja istorija mezhdunarodnyh otnoshenij v četyreh tomah. Sobytija i dokumenty. 1918—2000. Tom I. 1918—1943* [Systematic history of international relationships in four volumes. Events and documents. 1918—2000. Vol. 1. 1918—1943]. Moscow, Moskovskij rabočij Publ., 2000, 516 p. (In Russ.)
21. Sladkovskij M.I. *Znakomstvo s Kitajem i kitajcami* [Getting to know China and the Chinese]. Moscow, Mysl' Publ., 1984, 381 p. (In Russ.)
22. Sladkovskij M.I. *Istorija torgovo-ekonomičeskikh otnoshenij SSSR s Kitajem (1917—1974)*. [History of trade and economic relationships of USSR and China (1917—1974)]. Moscow, Nauka Publ., 1977, 368 p. (In Russ.)
23. Sladkovskij M.I. Pomosh' SSSR kitajskomu narodu (1945—1958) [Assistance of USSR to the Chinese people (1945—1958)]. *Iz Istorii internacionalnoj pomoschi Sovetskogo Sojuza Kitaju i Koree*. Moscow, In-t Dalnego Vostoka SSSR Publ., 1985, pp. 5—48. (In Russ.)
24. *Sovetsko-kitajskije otnoshenija. 1917—1957. Sbornik dokumentov* [Soviet-Chinese relationships. 1917—1957. Document collection]. Moscow, Vost lit. Publ., 1959, 467 p. (In Russ.)
25. Tihvinskij S.L. *Put' Kitaja k objedineniju i nezavisimosti. 1898—1949. Po materialam biografii Chou Enlaya* [China's way to unification and independence. 1898—1949. Based on materials of Zhou Enlai's biography]. Moscow, Vost lit. Publ., 1996, 574 p. (In Russ.)
26. Beckman George M. *The modernization of China and Japan*. N.Y.: Harper and Row publishers, 1962. (In Eng.)
27. Levi Werner. *Modern China's foreign policy*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1953. (In Eng.)
28. K. London, ed. *Unity and contradiction. Major aspects of Sino-Soviet relations*. N.Y., 1962. (In Eng.)
29. Lin Jun. *Zhongsu guansi. 1689—1989* [Soviet-Chinese relations. 1689—1989]. Haerbing, 1989. (In Chin.)
30. *Zhongguo Dongbei tongshi* [General history of Northeast China]. Changchun, 1991. (In Chin.)
31. *Zhongguo xiandai shi cidian* [Newest history of China. 1919—1986]. The dictionary — The directory. Beijing, 1987. (In Chin.)
32. *Zhongguo xiandai shigao* [Newest history of China. 1919—1949]. Haerbing, 1984. (In Chin.)
33. *Zhongsu jingji maoshi* [History of Chinese — Soviet trade-economic relations]. Haerbing, 1992. (In Chin.)