

УДК: 321 (091) (4/9)+94(47+571.642) «2половинаXIX»  
ББК: 67.3(2)С

Салогуб Я.Л.

ОСОБЕННОСТИ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ КИТАЕМ  
С «ВЕЛИКИМИ ДЕРЖАВАМИ» В КОНЦЕ XIX ВЕКА

Salogub Ya.L.

SPECIFICITY OF CONCESSION CONTRACTS, CONCLUDED BY CHINA WITH  
THE GREAT POWERS IN THE LATE NINETEENTH CENTURY

**Ключевые слова:** концессия, Китайская восточная железная дорога, Маньчжурия, территория концессии.

**Keywords:** concession, the Chinese Eastern railway, Manchuria, the area of the concession.

**Аннотация:** в статье рассматриваются общие черты и особенности договоров концессии, заключенных Китаем с «великими державами» в конце XIX в. и особые привилегии, данные российской стороне по договору концессии на строительство Китайской восточной железной дороги.

**Abstract:** the article discusses the common features and specificity of concession contracts concluded by China with the Great powers in the late nineteenth century and the special privileges given to the Russian side under the concession agreement on the construction of the Chinese Eastern railway.

Термин «концессия» (concessio) латинского происхождения и означает уступку прав, пожалование, дарование, т.е. – привилегию. Концессионные отношения и отношения государственно-частного партнерства традиционно являются объектом изучения как юридической, так и экономической науки<sup>1</sup>.

Сторонами в концессионных отношениях выступают государство (концедент) и частное лицо (концессионер). Изначально концессия вообще не была договором. В национальных правовых системах Европы исторически сложилось представление о концессии как об одностороннем акте пожалования частному лицу права на осуществление какого-либо вида деятельности, которую государство (суверен) считало своей прерогативой, в том числе и деятельности, связанной с использованием государственного имущества<sup>2</sup>.

В настоящее время под концессией пони-

мают систему отношений, связанную с уступкой государством (концедентом) инвестору (концессионеру) своего права осуществлять эксплуатацию отрасли хозяйства и связанное с такой уступкой отклонение от общих правил регулирования предпринимательской деятельности в различных сферах экономики<sup>3</sup>. В практике зарубежных стран известны две группы объектов, которые передаются в концессию: публично-правовые имущества и монопольные виды деятельности, прерогатива осуществления которых принадлежит государству (публичные службы или общественные работы)<sup>4</sup>. Концессия дается на определенный срок, по окончании которого концессионер обязан передать созданные хозяйственные объекты государству, давшему концессию. Переданная частному инвестору привилегия подразумевает осуществление деятельности, полезной для экономики государства, но с этой же целью привилегия может быть отозвана.

В отечественной юридической и экономической литературе<sup>5</sup> к предшественникам кон-

<sup>1</sup> Белицкая А.В. Государственно-частное партнерство: понятие, содержание, правовое регулирование: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2011; Варнавский В.Г. Концессия в экономических отношениях государства и частного сектора: дисс. ... д-ра. экон. наук. М., 2003; Курьсь Н.В. Иностранные инвестиции: Российская история (Правовое исследование). СПб., 2003; Курьсь Н.В, Тищенко С.Г. Концессия и концессионное право периода новой экономической политики (20-30-е гг. XX века) // Журнал российского права. 2003. № 10. С. 134-146; Савельева В.М. Концессионное соглашение как институт гражданского права: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2011; Сосна С.А. Концессионное соглашение: теория и практика. М., 2002 и др.

<sup>2</sup> Сосна С.А. Указ. соч. С. 27.

<sup>3</sup> Доронина Н.Г. К проекту закона о концессионных договорах // Договор: правовые и экономические аспекты: Сб. научных трудов. Вып. 1. М., 1999. С. 75-86; Сосна С.А. Концессионное соглашение – новый вид договора в российском праве // Журнал Российского права. 2003. № 2. С. 14-15; Багдасарова А.В. Концессионное соглашение в гражданском праве России и зарубежных стран: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 16.

<sup>4</sup> Засыпкин Д.Ю. Объект концессионного соглашения // Право и политика. 2010. № 11. С. 2037.

<sup>5</sup> Белицкая А.В. Указ. соч. С. 15; Варнавский В.Г.

цессий в России относят систему кормлений и откупов. Относительно кормлений это не совсем верно, поскольку подобная привилегия не распространялась на частных лиц, а предоставлялась исключительно служилым людям, осуществлявшим публичные полномочия в отношении населения. Среди российских промышленников первыми концессионерами следует считать новгородских купцов Строгановых. В 1558 г. Иван IV пожаловал А.Ф. Строганову и его сыновьям Григорию и Семену привилегию на освоение Прикамского края с правом добычи там соли. В XVIII веке от индивидуальных пожалований частным лицам верховная власть перешла к актам общенормативного характера. Указом о создании Берг-коллегии от 10 декабря 1719 г. устанавливалась горная регалия – исключительное право государства на недра, право сдавать их в концессию, а также горную свободу для российских подданных – право искать полезные ископаемые «как на собственных, так и на чужих землях». Привилегия давалась бессрочно, пока заводы содержались в соответствии с требованиями Берг-коллегии<sup>1</sup>. В дальнейшем в сфере тяжелой промышленности государство не проявило должного интереса к развитию сотрудничества с частными предпринимателями. Екатерина II в 1772 г., по результатам работы комиссии, усмотревшей причины падения добычи руды в «нерадивости, небрежности и невежестве горнозаводчиков», отменила горную свободу<sup>2</sup>.

В России расцвет концессий в XIX веке связан со строительством железных дорог и усложнением коммунального хозяйства городов вследствие их роста. В европейской и российской науке формируется устойчивый интерес к изучению данного института, популярным становится сам термин – «концессия»<sup>3</sup>. Во второй половине XIX века в России публикуются научные работы, посвященные анализу концессионных отношений<sup>4</sup>.

Специфика развития железнодорожного транспорта дореволюционной России оказала

влияние на формирование особенностей концессий в этой отрасли экономики. В России при строительстве железных дорог длительное время не привлекались капиталы частных инвесторов. Это было обусловлено различными причинами<sup>5</sup>, в том числе и финансовыми. Деятельность созданного в 1857 г. частного Главного общества российских железных дорог, уже в 1862 г. потребовала государственной поддержки, поскольку акционерный капитал компаний-концессионеров оказался фикцией. Это показало невозможность правовыми средствами обеспечить сбор сумм для финансирования строительства средствами самих компаний. Для завершения проекта по строительству первой сети железных дорог в европейской части России протяженностью около 4 тыс. верст потребовалось применение государственного административного ресурса. Реальное строительство стало осуществляться на казенные средства, а также капиталы частных лиц, стоявших за компанией, но юридически концессионерами не являвшихся.

С 1873 г. инициатива выдачи концессии стала исходить не от учредителей акционерных обществ, а от государства, ставившего такие компании под свой надзор. Своеобразной была и правовая конструкция, которую использовало государство – подряд с элементами концессии. Это обязывало подрядчика после завершения строительства создавать акционерное общество для эксплуатации дороги на началах установленных государством<sup>6</sup>. К концу XIX века железные дороги перестали рассматриваться правительством как коммерческое предприятие, им был присвоен статус учреждений, имевших социальное и стратегическое значение<sup>7</sup>.

В российском дореволюционном гражданском праве в узком смысле под концессией понимали предоставление частному лицу, в том числе и иностранному, со стороны государства или общины права осуществлять общественные работы, полезные для экономики государства (общины). В качестве вознаграждения концессионер мог извлекать из созданного объекта доход в течение определенного (как правило – длительного) периода времени<sup>8</sup>. Помимо этого, концессия предполагала активное использова-

---

Указ. соч. С. 35; Савельева В.М. Указ. соч. С. 19.

<sup>1</sup> Именной Указ от 10 декабря 1719 года «Об учреждении Берг-Коллегии для ведения в оном дел о рудах минералах // ПСЗРИ-I. Т.V. № 3464. СПб., 1830. С. 760-762.

<sup>2</sup> Курьес Н.В. Иностранные инвестиции: Российская история (Правовое исследование). СПб., 2003. С. 26.

<sup>3</sup> Багдасарова А.В. Указ. соч. С. 35.

<sup>4</sup> Борзенко А.А. Гражданские ограничения железнодорожных предприятий: В 2-х ч. Ч. 2. Концессия железнодорожного права. Опыт сравнительно-законодательного исследования. М., 1883.

---

<sup>5</sup> История железнодорожного транспорта в России. Т. 1. 1836 – 1917 гг. СПб., 1994. С. 76-86.

<sup>6</sup> Багдасарова А.В. Указ. соч. С. 40

<sup>7</sup> Крупко Р.С. Законодательное регулирование железнодорожных концессий в Западной Европе и Российской империи в XIX веке: историко-правовое исследование: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2011. С. 29-30.

<sup>8</sup> Борзенко А.А. Указ. соч. С. 49-50.

ние территории, на которой находились объекты. К концу XIX в. концессии в России практически полностью стали договорными, с преобладанием частноправовых начал<sup>1</sup>. Основанием для возникновения концессионных отношений являлся публично-правовой акт концедента, во исполнение которого между концедентом и концессионером заключался договор<sup>2</sup>.

В последней четверти XIX века железнодорожное строительство превратилось в мощный рычаг проникновения капитала развитых стран в экономику стран Юго-Восточной Азии. Серия «неравноправных договоров», заключенных Китаем с европейскими странами после поражения в опиумных войнах 1840-1860 гг., открыли китайские порты для иностранной торговли, предоставили европейцам значительные права в области приобретения и аренды недвижимого имущества и право экстерриториальности. Борьба за китайские железнодорожные и сырьевые концессии в последнее десятилетие XIX в. стала центральным событием дальневосточного узла противоречий в международных отношениях. Первую железнодорожную концессию в мае 1895 г. получила Франция, через год – Россия. К 1898 г. китайское правительство заключило предварительные контракты на строительство 19 железнодорожных линий, общей протяженностью в 10450 км. Однако острое политическое соперничество мировых держав за преобладание в регионе не позволило большинству этих проектов реализоваться<sup>3</sup>.

Для Российской империи приобретение железнодорожной концессии в Китае связано с перспективами освоения зауральских территорий посредством реализации проекта строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, частью которой стал участок дороги, проложенный по территории Маньчжурии. Причины, по которым участок Транссиба длиной около 2 тыс. верст прошел по территории сопредельного государства (Китая), и их последствия неоднозначно оценивались в отечественной историографии как дореволюционными<sup>4</sup>, советскими<sup>5</sup>, так и современными иссле-

дователями<sup>6</sup>. По настоящее время эти события связывают с изменением баланса сил на Дальнем Востоке, ставшем следствием японо-китайской войны 1894-1895 гг. В этих обстоятельствах связь внешнеполитических факторов, вызвавших усиление российской экспансии в регионе, и особых условий контракта на строительства КВЖД, выделявших данное соглашение из ряда подобных договоров периода «битвы концессий» конца XIX в., несомненна.

Юридическим основанием строительства в Китае российской железной дороги стал русско-китайский Московский союзный договор от 22 мая 1896 года<sup>7</sup>, 4-я и 5-я статьи которого содержали нормы о железнодорожной концессии. Российские представители добивались предоставления концессии непосредственно правительству Российской империи. Однако глава китайской делегации Ли Хунчжан, не желая распространения «режима наибольшего благоприятствования» в Маньчжурии на другие государства, настоял на передаче строительства и эксплуатации дороги Русско-Китайскому банку, который планировал создать для этого специальное акционерное общество<sup>8</sup>.

Пока велись переговоры в Москве, 18 мая 1896 г. между Министерством финансов и Русско-Китайским банком было заключено секретное соглашение<sup>9</sup> о создании Общества с уставным капиталом в 5 млн. руб. (1000 акций по 5000 руб. каждая). 70% акций, оплаченных банком, передавались на хранение правительству России через систему Государственного банка. Общество получило гарантии казенного покрытия в случае дефицита собственных средств. Этим российское правительство обеспечило за собой контроль деятельности Общества и влияние на постройку и эксплуатацию дороги<sup>10</sup>.

27 августа (8 сентября) 1896 г. в Берлине представитель правительства богдыхана подпи-

---

чжурии (1892 – 1906 гг.). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928.

<sup>6</sup> См. подробнее: Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века. СПб., 2008.

<sup>7</sup> Московский русско-китайский договор о заключении оборонительного союза 22 мая 1896 г. // Grimm Э. Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). М., 1927. С. 105-106.

<sup>8</sup> Романов Б.А. Указ. соч. С. 114-115.

<sup>9</sup> Секретное соглашение между Министерством финансов Российской империи и Русско-Китайским банком, подписанное министром Финансов и Правлением Русско-Китайского банка в Москве 18 мая 1896 года // РГИА. Ф. 323. Оп. 1 Д. 425. Л. 2-8.

<sup>10</sup> Лукоянов И.В. Указ. соч. С. 100.

---

<sup>1</sup> Багдасарова А.В. Указ. соч. С. 42.

<sup>2</sup> Сосна С.А. Концессионное соглашение: теория и практика. М., 2002. С. 30.

<sup>3</sup> Болдырев Б.Г. Займы как орудие закабаления Китая империалистическими державами. М., 1962. С. 59-60.

<sup>4</sup> См. подробнее: Гурко И.В. Черты и силуэты прошлого: правительство и общественность в царствование Николая II в изображении современника. М., 2000; Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД 1896 – 1923 гг. В 2 т. Т. 1. Харбин, 1923.

<sup>5</sup> См. подробнее: Романов Б.А. Россия в Мань-

сал с правлением Русско-Китайского банка контракт о предоставлении банку права на постройку железной дороги через Манчжурию<sup>1</sup>, уточнивший положения московского договора. Контракт был рассчитан на 80 лет. Двенадцать его статей определяли организационно-правовые основы строительства и эксплуатации дороги. Устав Общества не должен был противоречить типовым уставам российских железных дорог<sup>2</sup>. Все мероприятия осуществляло акционерное «Общество Китайско-Восточной железной дороги» (КВЖД), акционерами которого могли быть только российские или китайские подданные.

По §6 контракта административная и судебная власть в полосе отчуждения принадлежала непосредственно предприятию – Обществу КВЖД. Руководящими органами компании являлись: собрание акционеров, правление, председатель правления (подданный Китая), вице-председатель (подданный России), управляющий (подданный России), Совет при управляющем (начальники отделов и служб дороги). Связующим звеном между представителями российской и китайской власти был председатель Общества, назначавшийся правительством Китая. Контракт в качестве особой обязанности закреплял за ним контроль исполнения обязательств со стороны Русско-Китайского банка и Общества по отношению к правительству богдыхана. Общество КВЖД обладало правом юридического лица.

Помимо административных привилегий, контракт обеспечивал для России важные экономические преимущества: понижение на треть таможенных пошлин; право правления КВЖД самостоятельно устанавливать железнодорожные тарифы; освобождение доходов Общества от налогов. Китайское правительство могло выкупить дорогу досрочно, через 36 лет после открытия движения, но только на условиях полного возмещения Обществу строительных затрат и принятия на себя всех долговых обязательств КВЖД.

Со стороны России Обществу КВЖД выделили заем в 10 млн. рублей. Китайское правительство отвело под строительство бесплатный земельный фонд с расстоянием 30 км по обе стороны от колеи. Частновладельческие земли, необходимые для нужд КВЖД, могли приобретаться на возмездной основе. Этот земельный фонд и составил полосу отчуждения КВЖД, которая превра-

тилась в своеобразный вытянутый русский сел- тельмент – территорию, правовой режим которой определялся частным договором концессии и российским законодательством.

В сентябре 1896 г. учреждается акционерное Общество КВЖД, выборы в правление которого состоялись на общем собрании акционеров в декабре в Санкт-Петербурге. На первом заседании правления 27 декабря 1896 г. было избрано руководство Обществом КВЖД – вице-председатель и члены Правления. В январе 1897 года император Китая назначил бывшего посланника Китая в Петербурге Сюй Цзэнчэна первым председателем Общества КВЖД<sup>3</sup>.

Борьба за китайские железнодорожные и сырьевые концессии, развернувшаяся в последнее десятилетие XIX в., стала центральным событием в дальневосточном направлении международных отношений на рубеже веков. В этих условиях содержание концессионных договоров, заключенных правительством Китая с представителями европейских держав (в том числе – России), Японии и США, а также методы их практической реализации приобрели некоторые особенности.

Китайское правительство полностью отстранялось от контроля над компанией, получившей концессию, и территорией, где компания-концессионер была фактически безраздельным властелином. Однако формально представители китайской администрации продолжали осуществлять свои полномочия, и действия китайских законов формально ограничению не подлежали. Русско-китайский контракт предоставил концессионеру исключительные привилегии, не включенные ни в один из известных концессионных договоров. Одной из главных особенностей предприятия КВЖД, стратегическое значение которого тщательно умалчивалось, заключалось в том, что официально строительство являлось делом исключительно коммерческим, осуществлялось частной компанией и находилось под контролем министерства финансов. Однако управление в полосе отчуждения осуществляла сама компания на основании российского законодательства. Для охраны правопорядка была учреждена специальная Охранная стража, преобразованная в дальнейшем в Заамурский округ Отдельного корпуса пограничной стражи<sup>4</sup>. Судебные полномочия по

<sup>1</sup> Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД. 27 августа – 8 сентября 1896 г. // Гримм Э.Д. Указ. соч. С. 110-112.

<sup>2</sup> Высочайшее повеление, объявленное министром финансов, «Высочайше утвержденный Устав Общества Китайской Восточной железной дороги» 4 декабря 1896 г. // ПСЗРИ – III. Т. XVI. 1896. Отделение 1. № 13486. СПб., 1899. С. 749-757.

<sup>3</sup> Протокол заседания правления Общества Китайской восточной железной дороги от 27/14 января 1896 г. № 1 // Нилус Е.Х. Указ. соч. С. 25-26; Протокол первого Общего собрания акционеров Общества КВЖД // РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 388. Л. 15-16.

<sup>4</sup> Вишняков О.В. Создание Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи. Конец XIX – начало XX века // Военно-исторический журнал. 2007. № 1. С. 55-57.

всем вопросам, связанным с дорогой, реализовывались через деятельность российско-китайских смешанных судов (цзяо-шэ-цзюй), юрисдикция которых распространялась на все население полосы отчуждения<sup>1</sup>. На китайские власти контрактом возлагалась только внешняя охрана дороги от хунхузов (бандитов).

По своему содержанию договоры концессии, навязанные «великими державами» цинскому правительству, были откровенно колониальными и грабительскими. Все вопросы производственной деятельности, вплоть до реализации продукции и способа оказания услуг, решал концессионер. Сырьевые концессии чаще всего предусматривали только начальную стадию производства – добычу сырья, глубокая переработка которого осуществлялась уже в стране концессионера и договоры не предусматривали передачу этих технологий концеденту.

Создавая имущественный комплекс, концессионер полностью оснащал его импортным оборудованием, поскольку Китай предоставить его не мог. Таким образом, на перспективу формировалась технологическая зависимость концедента и предприятия от стран, поставлявших оборудование. Подобная зависимость имела и гуманитарный аспект. Квалифицированный персонал на предприятие подбирали концессионер. Концедент предоставлял чернорабочих и подрядчиков, если об этом была договоренность. Известны лишь единичные случаи, когда концессионное предприятие, открывая учебное заведение, оказывало помощь в подготовке специалистов из числа местных жителей. Например, руководством КВЖД в 1905 г. был создан учебный отдел, который организовывал учебно-образовательную, внешкольную и культурно-

просветительскую работу в полосе отчуждения, ведал Харбинскими коммерческими училищами КВЖД (мужским и женским). К 1916 г. в полосе отчуждения КВЖД насчитывалось 19 начальных школ для русских служащих, обучение в них было платным<sup>2</sup>.

Предоставляя территорию под концессию, Китай имел свою обязательную долю в предприятиях. В российской железнодорожной концессии такая доля была небольшой, но неотчуждаемой, и она не повторила судьбу доли Египта в концессии Суэцкого канала. Не выдержав конкуренции с развитыми европейскими экономиками на мировом рынке, Египет оказался неплатежеспособным и вынужден был продать свою долю в концессии для погашения долга.

В соответствии с Тяньцзинскими (1858) и Пекинскими (1860) договорами представители цивилизованных наций пользовались в Китае правом экстерриториальности. На территории концессии действовал особый правовой режим, допускалось создание местных (национальных) органов самоуправления и полиции, распространявших юрисдикцию на граждан своего государства. Помимо этого, Общество КВЖД имело право содержать на территории концессии вооруженную охранную стражу и осуществлять правосудие в отношении китайских подданных по всем вопросам, связанным с дорогой. Таким образом, привилегии российской железнодорожной концессии распространялись еще дальше и вторгались в сферу публичных полномочий государства. Подобных привилегий договоры концессии Китая с другими государствами не предоставляли.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Московский русско-китайский договор о заключении оборонительного союза 22 мая 1896 г. // Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). - М.: Изд-во института востоковедения, 1927. - С. 105-106.
2. Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД. 27 августа – 8 сентября 1896 г. - Там же. - С. 110-112.
3. Именной Указ от 10 декабря 1719 года «Об учреждении Берг-Коллегиума для ведения в оном дел о рудах минералах // Полное собрание законов Российской империи – I. Т.V. № 3464. - СПб., 1830. - С. 760-762 (Далее – ПСЗРИ ...).
4. Высочайшее повеление, объявленное министром финансов, «Высочайше утвержденный Устав Общества Китайской Восточной железной дороги» 4 декабря 1896 г. // ПСЗРИ – III. Т.XVI. 1896. Отделение 1. № 13486. - СПб., 1899. - С. 749-757.
5. Секретное соглашение между Министерством финансов Российской империи и Русско-Китайским банком, подписанное министром Финансов и Правлением Русско-Китайского банка в

<sup>1</sup> Казанцев В.П., Салогуб Я.Л. Становление судебной системы в полосе отчуждения Китайской Восточной железной дороги (1896 – 1901) // История государства и права. 2013. № 9. С. 28-31.

<sup>2</sup> Потапова И.В. Русские педагоги в Манчжурии [Электронный ресурс] // Словестница искусств. 2010. № 2 (26). – Режим доступа: <http://www.slovoart.ru/node/219>. (дата обращения 18. 04. 2014).

Москве 18 мая 1896 года // Российский государственный исторический архив (Далее – РГИА). Ф. 323. Оп. 1 Д. 425. Л. 2-8.

6. Протокол заседания правления Общества Китайской восточной железной дороги от 27/14 января 1896 г. № 1 // Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД 1896 – 1923 гг. В 2 т. Т. 1. - Харбин: Типография Правл. о-ва Кит. Вост. ж. д., 1923. - С. 25-26.

7. Протокол первого Общего собрания акционеров Общества КВЖД // РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 388. Л. 15-16.

8. Багдасарова, А.В. Концессионное соглашение в гражданском праве России и зарубежных стран: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. - М., 2009. - 244 с.

9. Белицкая, А.В. Государственно-частное партнерство: понятие, содержание, правовое регулирование: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. - М., 2011. - 268 с.

10. Борзенко, А.А. Гражданские ограничения железнодорожных предприятий: в 2-х ч. Ч. 2. Концессия железнодорожного права. Опыт сравнительно-законодательного исследования. - М.: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1883. - 590 с.

11. Болдырев, Б.Г. Займы как орудие закабаления Китая империалистическими державами. - М.: Госфиниздат, 1962. - 222 с.

12. Варнавский, В.Г. Концессия в экономических отношениях государства и частного сектора: дис. ... д-ра. экон. наук: 08.00.05. - М., 2003. - 379 с.

13. Вишняков, О.В. Создание Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи. Конец XIX – начало XX века // Военно-исторический журнал. - 2007. - № 1. - С. 55-57.

14. Гурко, И.В. Черты и силуэты прошлого: правительство и общественность в царствование Николая II в изображении современника. - М.: Новое литературное обозрение, 2000. - 810 с.

15. Доронина, Н.Г. К проекту закона о концессионных договорах / Н.Г. Доронина // Договор: правовые и экономические аспекты: сб. научных трудов. Вып. 1. - М.: Нестор Академик Пабlishерс, 1999. - С. 75-86.

16. Засыпкин, Д.Ю. Объект концессионного соглашения // Право и политика. - 2010. - № 11. - С. 2037-2046.

17. История железнодорожного транспорта в России. Т. 1. 1836 – 1917 гг. - СПб.: Иван Федоров, 1994. - 336 с.

18. Казанцев, В.П., Салогуб, Я.Л. Становление судебной системы в полосе отчуждения Китайской Восточной железной дороги (1896 – 1901) // История государства и права. - 2013. - № 9. - С. 28-31.

19. Ковальчук, М.А. Управление Китайской Восточной железной дорогой (1903 – 1917 гг.): историко-правовой аспект // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. - 2014. - № 1(41). - С. 96-104.

20. Копытов, Н.В. О наивыгоднейшем направлении магистральной и непрерывной Всероссийской железной дороги (с картой Сибири и приложением брошюры «Петербург-Владивосток» // Железнодорожное дело. - 1888. - № 2-4. - С. 13-27.

21. Косинова, О.А. Исторические предпосылки формирования культурно-образовательного пространства России в Северной Маньчжурии [Электронный ресурс] // Информационный гуманитарный портал «Знание. Понимание. Умение». 2008. № 2. – Режим доступа: <http://www.zpu-journal.ru/e-zpu/2008/2/Kosinova/> (дата обращения 18. 04. 2014).

22. Крупко, Р.С. Законодательное регулирование железнодорожных концессий в Западной Европе и Российской империи в XIX веке: историко-правовое исследование: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. - Калининград, 2011. - 35 с.

23. Курысь, Н.В. Иностранные инвестиции: Российская история (Правовое исследование). СПб.: Юридический Центр-Пресс, 2003. - 219 с.

24. Курысь, Н.В, Тищенко, С.Г. Концессия и концессионное право периода новой экономической политики (20-30-е гг. XX века) // Журнал российского права. - 2003. - № 10. - С. 134-146.

25. Лукоянов, И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века. СПб.: Дмитрий Буланин, 2008. - 668 с.

26. Нилус, Е.Х. Исторический обзор КВЖД 1896 – 1923 гг. В 2 т. Т. 1. - Харбин: Типография Правл. о-ва Кит. Вост. ж. д., 1923. - 690 с.

27. Потапова, И.В. Русские педагоги в Маньчжурии [Электронный ресурс] // Словестница искусств. - 2010. - № 2 (26). – Режим доступа: <http://www.slovoart.ru/node/219>. (дата обращения 18. 04. 2014).

28. Романов, Б.А. Россия в Маньчжурии (1892 – 1906 гг.). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. - Л.: Ленинград. восточ. инст-т им. А.С. Енукидзе, госуд.

Академич. тип., 1928. - 605 с.

29. Савельева, В.М. Концессионное соглашение как институт гражданского права: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.03. - М., 2011. - 194 с.

30. Солодкин, Р.Я. Основные направления научной деятельности И.И. Любименко и место ее работ в отечественной историографии первой половины – середины XX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.09. - Н. Новгород, 2009. - 32 с.

31. Сосна, С.А. Концессионное соглашение – новый вид договора в российском праве // Журнал Российского права. - 2003. - № 2. - С. 14-15.

32. Сосна, С.А. Концессионное соглашение: теория и практика. - М.: Нестор Академик Паб-лишерс, 2002. - 256 с.