

ИСТОРИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ КИТАЯ

DOI: 10.48647/ICCA.2026.43.67.029

М.В. Александрова

КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И ЕЕ РОЛЬ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ РОССИИ И КИТАЯ: ПРОШЛОЕ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Аннотация. В последние годы правительства РФ и КНР уделяют пристальное внимание развитию сотрудничества между российским Дальним Востоком и Северо-Восточным Китаем, включая расширение их транспортного взаимодействия как на межрегиональном, страновом, так и международном уровнях. Создание международного интермодального транспортного коридора между железнодорожной сетью Северо-Востока Китая и Транссибирской магистралью должно сыграть важную роль в дальнейшем развитии экономического и торгового сотрудничества между соседствующими регионами наших стран.

Более 120 лет назад Российская империя построила за свой счет южный «рукав» Транссиба, который вошел в историю как Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД). Железнодорожное взаимодействие Российской и Цинской империй в конце XIX — начале XX вв. заложило основу для мощного торгово-экономического сотрудничества на многие годы вперед. Это строительство открыло новые значительные возможности для развития Северной Маньчжурии: именно по основному маршруту КВЖД возникли крупные и экономически важные населенные пункты. В данной статье рассматривается история создания и функционирование ключевых пограничных железнодорожных станций, а также их роль в российско-китайской торговле.

Ключевые слова: Китай, Россия, железнодорожный погранпереход, железнодорожная колея, грузооборот зерновые, сырье, машино-техническая продукция, освобождение от японской оккупации.

Автор: *Александрова Мария Викторовна*, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0001-7257-5573. E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

Для цитирования: Александрова М.В. Китайско-Восточная железная дорога и ее роль в экономическом сотрудничестве России и Китая: прошлое и современность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2026. Вып. 31. № 31. С. 417–439. DOI: 10.48647/ICCA.2026.43.67.029

M. V. Alexandrova

The Chinese Eastern Railway and its role in economic cooperation between Russia and China: past and present

Abstract. In recent years, the governments of the Russian Federation and China have paid particular attention to developing cooperation between the Russian Far East and Northeast China, including expanding their transport links at both the interregional, national, and international levels. The creation of an international intermodal transport corridor between the railway network of Northeast China and the Trans-Siberian Railway should play a significant role in the further development of economic and trade cooperation between the neighboring regions of our countries.

More than 120 years ago, the Russian Empire built at its own expense the southern “arm” of the Trans-Siberian Railway, which went down in history as the Chinese Eastern Railway (CER). The railway interaction between the Russian and Qing empires in the late 19th and early 20th centuries laid the foundation for robust trade and economic cooperation for many years to come. This construction opened up significant new opportunities for the development of Northern Manchuria: large and economically important settlements emerged along the main route of the CER. This article provides a history of the creation and operation of key border railway stations and their role in Russian-Chinese trade.

Keywords: China, Russia, railway border crossing, railway track, freight turnover, grain, raw materials, machinery and equipment, liberation from Japanese occupation.

Author: Maria V. ALEXANDROVA, Ph.D (Economics), Leading Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7257-5573. E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Conflict of interest. The author declares no conflict of interest.

Support. The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

For citation: Alexandrova M.V. (2026). Kitajsko-Vostochnaya zheleznaya doroga i eyo rol' v ekonomicheskom sotrudnichestve Rossii i Kitaya: proshloe i sovremennost' [The Chinese Eastern Railway and its role in economic cooperation between Russia and China: past and present], *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 31(31): 417–439. (In Russian). DOI: 10.48647/ICCA.2026.43.67.029

Для таких обширных стран, как Россия и Китай, железные дороги выступают в качестве ключевого вида внутристранового и международного транспорта, который имеет территориально-образующее, социально-экономическое, оборонное и в целом — геополитическое значение. Прежде, чем рассмотреть особенности российско-китайского железнодорожно-экономического сотрудничества, целесообразно остановиться на таком, казалось бы, вспомогательном вопросе, как ширина железнодорожной колеи.

При рассмотрении карты Евразии можно обнаружить 8 систем железнодорожной колеи, включая 3 — стандартной колеи¹, 3 — широкой колеи и 2 — узкой колеи. Эти различия в течение 200 лет являлись не просто техническими особенностями путей сообщения, но одним из базовых показателей уровня связуемости геополитических пространств².

История выбора ширины железнодорожной колеи в Российской и Цинской империях

В Российской империи вопрос о ширине колеи возник еще при строительстве магистрали Санкт-Петербург — Москва. П.П. Мельников³, после изучения железнодорожного дела в США и Европе, писал:

¹ В научной и публицистической литературе эта колея получила название британской или европейской или стефенсоновской. Это ширина железнодорожного пути в 1435 мм (4 английских фута 8,5 дюймов), принятая в 1830 г. инженером Дж. Стефенсоном.

² Колея железных дорог мира и доныне имеет разную ширину — от 1000 мм до 1676 мм.

³ Павел Петрович Мельников — первый министр путей сообщения Российской империи (1862–1869 гг.).

«Трудно допустить, чтобы «измерение» для одного из главных элементов железнодорожного пути (ширины рельсовой колеи) принятое почти случайно на первой дороге Англии было выгодным для всех железных дорог вообще...»¹. Министр Мельников позаимствовал у американцев опыт сооружения мостовых переходов и обосновал ширину российской железнодорожной колеи в 1524 мм как наиболее приемлемую для размещения ключевых механизмов подвижного состава и обеспечения его лучшей устойчивости². Вторым важным фактором выбора колеи стал вопрос безопасности России. Отличие колеи было необходимо на случай войны, чтобы помешать противнику использовать российские железные дороги для переброски сил и средств³.

Следует отметить, что Россия была абсолютно (!) свободна в выборе ширины колеи, что нельзя сказать о Китае. В строительстве железных дорог в Цинской империи прежде всего были заинтересованы иностранные предприниматели, а отношение китайской стороны к новому виду транспорта было настороженным и даже негативным. Строительство железных дорог иностранным бизнесом означало расширение зоны проникновения инородцев в отдаленные от побережья глубинные районы страны, жители которых по своей ментальности и политическим интересам отличались от «титulusного» китайского населения.

Во многих странах строительство железных дорог стало инструментом страны-метрополии по установлению ее власти над колониями. В этом процессе в Азии преуспевали британцы. Именно частный британский бизнес стал инициатором строительства железных дорог в Китае. Так, известного британского инженера и предпринимателя Р. Макдональда Стефенсона (*R. Macdonald Stephenson*) можно назвать «отцом» китайских железных дорог. План Стефенсона был представлен в 1864 г. в работе *Railways in China: Report Upon the Feasibility and Most Effectual Means of Introducing Railway Communication into the Empire of China. With a Map* (Железные дороги в Китае: Отчет о целесообразности и наиболее эффективных средствах внедрения железнодорожного сообщения в Китайской Империи. С картой) [Xie Yanli, 2022].

¹ Приводится по: Севостьянова Л.Л. Устройство, проектирование и расчёты рельсовой колеи. Конспект лекций в двух частях (Часть I). URL: <https://studfile.net/preview/5944003/> (дата обращения: 03.04.2026).

² Версты в будущее. Предыстория Транссиба // Наука из первых рук. 11.11.2006. URL: <https://scfh.ru/papers/versty-v-budushchee-predystoriya-transsiba/> (дата обращения: 04.04.2026).

³ Слуга царю, отец дорогам // Историк. № 21. Сентябрь 2016. URL: <https://xn--hlaagokeh.xn--p1ai/journal/post/6237> (дата обращения: 05.04.2026).

Идея Стефенсона была поддержана британским послом в Пекине Резерфордом Олкоком (*Rutherford Alcock*)¹, в которой посол выделил три преимущества строительства железных дорог для Китая:

— помощь центральному правительству в управлении местными делами;

— возможность быстрого развертывания войск и подавления местных восстаний;

— содействие транспортировке товаров и сырья (приводится по [Xie Yanli, 2022]).

В декабре 1866 г. китайские власти ответили британскому послу, что не отрицают той пользы, которую развитие железных дорог может принести Китаю, но при этом подчеркивали, что «Если будут построены железные дороги, дома неизбежно будут разрушены, могилы перекопаны, а поля засыпаны. Это не только нанесет ущерб природным ресурсам земли, но и затруднит сельское хозяйство. Более того, товары перевозятся вглубь страны по суше с помощью рикш и по воде на лодках, и миллионы людей зависят от этого в плане средств к существованию. Как только будут введены механизированные колесные транспортные средства, простые люди, не обладающие знаниями, будут поражены этим беспрецедентным событием, и трудно гарантировать, что это не вызовет беспорядков»².

Как бы то ни было, но в 1876 г. в Шанхае открылась Усунская железная дорога, построенная британской фирмой *Jardine Matheson*. В 1881 г. была завершена Тансуйская железная дорога, ставшая первой железной дорогой, сооруженной самими китайцами, со стандартной, а точнее, британской шириной колеи — 1435 мм. Далее, еще на протяжении более 70 лет, в Китае использовались железные дороги различной ширины колеи. Так, в 1910 г. было запущено движение по полотну Кульмин — Хайфон (Вьетнам), протяженностью 854 км, соединяющемуся с колеями шириной 1000 мм, что было характерно для французских колоний³.

¹ 总理各国事务衙门 (Цзунли гэнго ши'у ямэнь, сокр. Цзунли ямэнь) (Министерство иностранных дел Цинской империи (после 1861г.).

² Chu shi Ying Fa Yi si guo ri ji [Дневник миссии в Великобританию, Францию, Италию и Бельгию] // Wikisource. URL: <https://zh.wikisource.org/zh-hans/%E5%87%BA%E4%BD%BF%E8%8B%B1%E6%B3%95%E7%BE%A9%E6%AF%94%E5%9B%9B%E5%9C%8B%E6%97%A5%E8%A8%98%E7%BA%8C> (дата обращения: 09.04.2026).

³ Cong «ZhongYue tielu gui ju bianqian» jianzheng yidai yilu de hulian hutong [На примере эволюции ширины колеи китайско-вьетнамской железной дороги видна взаимосвязь с инициативой «Пояс — путь»] // Jilu.china.com.cn. 17.05.2025. URL: http://jilu.china.com.cn/2025-04/17/content_43085958.htm (дата обращения: 11.04.2026).

Несмотря на то, что большинство китайских чиновников не поддерживало строительство железных дорог, были высокие должностные лица с иной точкой зрения. Среди них — один из крупнейших дипломатов и политических деятелей Китая — Ли Хунчжан, полагавший, что предпосылкой богатства и могущества его страны являются железные дороги [Xia Dongyuan, 2010]. Это тот самый Ли Хунчжан, который от имени Цинской империи подпишет Русско-китайский союзный договор (1896 г.) о строительстве Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Обширный регион Северной Маньчжурии (или Северо-Восточный Китай (сокр. СВК), или Дунбэй), богатый минеральными ресурсами и плодородными землями, долго оставался неосвоенным ввиду малочисленности и низкой плотности его населения. Строительство КВЖД предоставило значительные возможности для развития СВК. Основная линия дороги стала важным маршрутом, соединяющим Сибирь с Владивостоком, причем на 750 км более коротким, чем маршруты, которые были позже проложены по территории Российской империи. Это придало СВК особую стратегическую и экономическую ценность [Семенова Н., 2023].

В данной статье мы делаем акцент на рассмотрении основной, или северной линии КВЖД, поскольку южная, проходящая от Чанчуня до порта Далянь (рус. Дальний), после окончания русско-японской войны в 1905 г. перешла под управление Японии.

Завершение строительства и открытие движения по КВЖД (в 1903 г.) оказало значительное влияние на развитие экономики и заселение Северной Маньчжурии. Развивающаяся железнодорожная сеть создала условия для возникновения населенных пунктов, прилегающих к станциям КВЖД. В свою очередь, это давало и дает возможность поселенцам заниматься торговлей, ремеслами и другими несельскохозяйственными видами деятельности, тем самым формируя поселки, а затем и города.

Станции Маньчжурия и Суйфэнхэ как западные и восточные «ворота» Транссиба

Станция Маньчжурия была первой китайской станцией КВЖД на границе Кайдаловской ветки¹ Транссибирской магистрали. До начала

¹ Участок дороги от ст. Карымской до Маньчжурии протяжённостью 345 км. В настоящее время называется Южный ход Забайкальской железной дороги (ЗабЖД).

строительства район будущей станции был слабо заселен кочевыми народами. Ко времени запуска дороги сформировался небольшой населенный пункт с центром в районе железнодорожной станции, в котором проживали 4 тыс. русских и порядка 200 китайцев. В 1922 г. общая численность населения достигла 15 948 человек, из которых 10 615 были русскими (66,56% от общей численности поселенцев) [Qi Jinyu, 2023].

Основной сферой деятельности населения станции было обслуживание железной дороги и двусторонняя торговля [Oyungerel, 2014].

С 1914 г. по начало 1930-х гг. через ст. Суйфэньхэ следовали основные объемы русско-китайского и международного грузооборота КВЖД. Основным грузом были зерновые. Продовольствия критически не хватало в слабозаселенном и не освоенном Приморском крае. В 1911–1913 гг. импорт зерновых, проходящий через станции Пограничный — Суйфэньхэ, составлял от 65 до 100 тыс. тонн [Зюзин К.А., Валетов Т.Я., 2022].

После 1917 г. Советская Россия была охвачена гражданской войной и в отношении нашей страны мировым капиталом была развернута экономическая блокада, что привело к голоду, нехватке как промышленных товаров, так и товаров первой необходимости. В силу этого, грузооборот через ст. Суйфэньхэ стал расти. С 1918 по 1920 гг. из Суйфэньхэ в Россию было перевезено более 1 млн тонн пшеницы, муки и бобов. Также осуществлялись перевозки мяса, масла и др.

По мере урегулирования ситуации в Советской России грузооборот ст. Суйфэньхэ продолжил свой рост. Так, в 1926 г. он составил 1,412 млн тонн, в 1927 г. — 1,707 млн тонн; в 1928 г. — 1,836 млн тонн [Heilongjiang sheng zhi, 1997].

Результаты работы КВЖД в период с 1903 по 1935 гг.

Эксплуатацию железной дороги и транспортировку по ней в период с 1903 по 1935 гг. можно условно разделить на пять этапов.

С 1903 по 1905 гг. основной грузопоток пришелся на период русско-японской войны. Дорога в основном использовалась для перевозки войск, оружия, техники, продовольствия и медикаментов, а также стройматериалов, необходимых для строительства новых военных железнодорожных линий. В 1904 г. по дороге было перевезено 890 251 тонн военных грузов и 233 552 т. вспомогательных военных припасов, не считая грузов гражданского происхождения [He Yimin, 2016].

В ходе следующего этапа (1906–1913 гг.) основной объем перевозок приходился на гражданские грузы. Объем грузоперевозок ежегодно увеличивался, достигнув пика в 1,227 млн т. в 1911 г. [He Yimin, 2016].

Несмотря на увеличение грузооборота доходы КВЖД в период с 1903 по 1913 гг. были недостаточны для покрытия расходов, что привело к долгосрочным убыткам¹.

Третий этап — с 1914 по 1923 гг., стал самым нестабильным периодом в функционировании КВЖД. На ранних этапах Первой мировой войны (ПМВ) российское правительство передислоцировало войска с Дальнего Востока на запад. Из-за блокирования российских портов и морских путей в Европе, большая часть импорта и экспорта из/в США и Японию проходила через Владивосток, что вызвало резкое увеличение грузовых перевозок по железной дороге, достигшее в 1916 г. пика в 2,086 млн тонн. Около трети этих грузов были транзитными или связанными с ведением боевых действий. После распада Российской империи в управлении и функционировании дорогой начался хаос, и в 1919 г. суммарный грузооборот КВЖД снизился до 1,274 млн тонн, а транзитные перевозки практически прекратились².

Несмотря на то, что Россия построила КВЖД, со временем экономическое значение дороги для нашей страны стало снижаться. Убыточное обслуживание, уменьшение провоза транзитных грузов из-за разразившейся ПМВ, отсутствие государственных дотаций для транспортировки грузов в новых политико-экономических условиях, все это и многое другое привело к нецелесообразности использования КВЖД в российских национальных целях.

Начиная с 1913 г. доля русских по происхождению грузов стала стремительно снижаться в суммарном грузообороте дороги. Роль России в экономике СВК снизилась, а положение Японии укрепилось вплоть до окончания гражданской войны в России, в результате чего транспортировка внешнеторговых грузов постепенно сместилась с КВЖД на ЮМЖД.

Четвертый этап, с 1924–1931 гг. В 1924 г. китайское и советское правительства подписали соглашение, устанавливающее режим совместного управления железной дорогой, причем, в коммерческих целях.

¹ Di san jie. Zhongdong tielu de yunshu yu yingye [Раздел 3. Транспортировка и эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги] // *Heilongjiang Provincial Party Committee History and Local Chronicles Research Office*. URL: https://www.hljswz.org.cn/home/book/info/get_id/110551.html (дата обращения: 14.03.2026).

² Там же.

В это время были проведены реформы транспортных правил, поощрялись междугородние и прямые перевозки, а также постепенно восстанавливался экспорт из Владивостока по Уссурийской железной дороге. В 1924 г. объем грузоперевозок по железной дороге превысил 3 млн тонн, и это в основном были внутрирегиональные перевозки. К 1927 г. объем товаров, следовавших через ст. Суйфэнхэ по Уссурийской железной дороге, почти сравнялся с объемом товаров, проходивших по ЮМЖД. В первой половине 1931 г. СССР экспортировал по КВЖД товаров на Северо-Восток Китая на сумму 24 млн юаней [He Yimin, 2016].

После советско-китайского конфликта на КВЖД в 1929 г.¹ транспортная и операционная деятельность дороги серьезно пострадала, значительно сократились пассажирские и грузовые перевозки.

Пятый этап, с 1931 по 1935 гг., представлял собой период постепенного ухудшения транспортных и деловых условий функционирования КВЖД из-за вмешательства и саботажа со стороны марионеточного режима Японии. После Мукденского инцидента² (1931 г.) Япония активизировала свои усилия по захвату контроля над КВЖД и вытеснения русских с СВК. С 1932 г. Япония прекратила морские и железнодорожные перевозки на советский Дальний Восток и в Сибирь. Из-за резкого сокращения грузооборота советских товаров КВЖД практически простаивала, пассажиропоток составлял лишь 1/3 от пассажиропотока ЮМЖД. В 1932 г. советское правительство приказало всем советским торговым предприятиям СВК полностью прекратить работу в течение месяца. Завершение строительства железной дороги Цзилинь-Херен (Корея) в апреле 1933 г. сделала КВЖД «бесполезной» [Niu Shuzhen, 2023]. Под давлением Японии и с целью сохранить мир в регионе, СССР в 1935 г. продал КВЖД марионеточному прояпонскому государству Маньчжоу-Го.

При строительстве КВЖД как южного «рукава» Транссиба, ширина колеи была русского стандарта, т.е. первоначально вся железная дорога протяженностью 2373,3 км имела ширину 1524 мм. Но с течением вре-

¹ 10 июля 1929 г. по приказу нанкинского правительства мукденские войска губернатора Маньчжурии Чжан Сюэяня захватили телеграф КВЖД по всей линии, закрыли торговое представительство и другие хозяйственные учреждения СССР.

² Японская интервенция в Маньчжурию 1931–1932 годов (Мукденский инцидент) — оккупация северо-восточной территории Китайской Республики войсками Японской империи с последующим восстановлением маньчжурской династии Цин в новообразованном марионеточном государстве Маньчжоу-Го.

мени и по геополитическим и иным причинам данная железная дорога меняла ширину колеи не один раз.

Так, в ходе русско-японской войны, по мере оттеснения русских на север японцы перепрошили ширину будущей ЮМЖД с русской ширины на японскую (1067 мм). После войны ширина колеи была заменена на британскую (1435 мм) с тем, чтобы сделать возможным ее соединение с другими железными дорогами Китая. То есть, накануне Второй мировой войны территория Северной Маньчжурии была покрыта железнодорожными дорогами с британской шириной колеи, что практически полностью отрезало этот регион Китая от транспортной сети СССР.

Новый этап транспортно-экономического сотрудничества нашей страны с Китаем был связан с освобождением СВК от японских оккупантов. К концу августа 1945 г. Советская армия, полностью контролировала главную линию КВЖД (от ст. Маньчжурия до ст. Суйфэньхэ) и южную ветку (Харбин — Далянь, Лушунь)¹. В период поспешного отступления японские войска на всем протяжении бывшей КВЖД произвели значительные разрушения: вывели из строя связь и сигнализацию, уничтожили кабельные сети, взорвали железнодорожные мосты, на многих крупных станциях разрушили паровозные депо. Были разобраны и вывезены станционные пути, уничтожены постройки на 57 станциях и разъездах [Борисов О.Б., 1985].

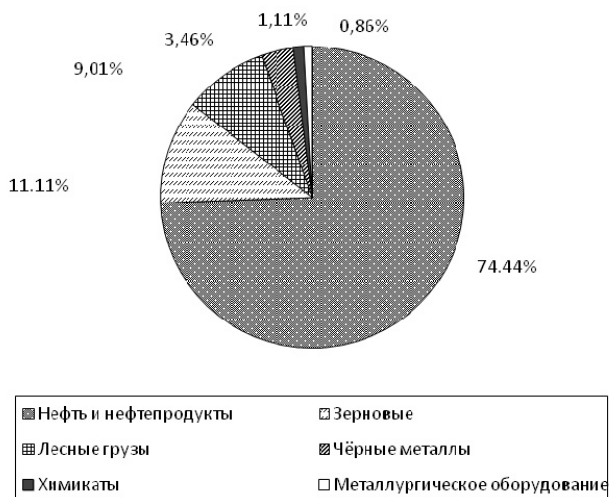
После того, как Советская Армия вошла в СВК, основная линия КВЖД (Маньчжурия — Суйфэньхэ) была восстановлена с русской шириной колеи, равной ширине советской железной дороги. Советские ширококолейные поезда смогли въезжать в Китай и следовать до Владивостока. Настал новый, хотя и краткосрочный период расцвета бывшей КВЖД, которая в тот период была переименована в Китайскую Чаньчуньскую железную дорогу (КЧЖД).

При содействии специалистов соседних советских дорог (восточно-сибирской и приморской) в течение 2-3 месяцев на КЧЖД было отремонтировано 1501 км железнодорожного пути, реконструировано и вновь открыто множество разъездов, паровозных депо, узлов связи и т.д., что позволило обеспечить скорость движения по главной магистрали равную 40-50 км/ч [Романова Г.Н., 2015]. Уже в 1947 г. грузооборот КЧЖД составил порядка 750 тыс. тонн, в 1948 г. — 900 тыс. тонн и в 1949 г. — до 1 млн тонн [Сладковский М.И., 1977].

¹ Там же.

График № 1

Структура советского экспорта через
погранпереход Забайкальск-Маньчжурия в 1962 г.



Построено на основании данных [Ежеля У.В., 2020].

График № 2

Импорт из КНР через погранпереход
Забайкальск-Маньчжурия в 1962 г.



Построено на основании данных [Ежеля У.В., 2020].

КЧЖД оказалась крайне важной в годы первых китайских пятилеток, когда советская сторона строила 156 новых промышленных объектов в КНР.

В 1940–1960 гг. основной грузооборот бывшей КВЖД пришелся на ст. Маньчжурия. В 1955 г. общий объем импортных и экспортных грузо-перевозок через этот погранпереход достиг 4,7 млн тонн, установив на тот момент новый исторический рекорд [Ежеля У.В., 2020].

В 1950-е годы в номенклатуре советского экспорта в КНР насчитывалось свыше 20 тыс. наименований оборудования, промышленных изделий, полуфабрикатов, сырья. К 1957 г. Самой значительной экспортной статьей стало комплектное оборудование, предназначенное для оснащения строящихся или реконструируемых предприятий в КНР [Романова Г.Н., 2000]. В 1960-х гг. статьи экспорта меняются: оборудование для основной части промышленных объектов было уже отгружено, и КНР потребовалось сырье и нефтепродукты. Если рассмотреть данные Графика № 1, становится очевидным, что на сырьевые продукты приходилось 94% советского экспорта через Забайкальск.

Среди статей импорта из КНР была высока доля стройматериалов, а именно цемента. На 2-м месте — продовольствие. КНР могла предложить СССР фрукты, овощи и зерновые, которые произрастали в субтропическом климате (см. График № 2).

С конца 1960-х гг. до середины 1980-х гг. международные железнодорожные перевозки между СССР и КНР по бывшей основной линии КВЖД практически не осуществлялись. В конце 1970-х гг. оба погранперехода были китайским «захолустьем». Вот как описывался Суйфэньхэ в те годы: «Одна дорога, один фонарь, один универмаг, одна парикмахерская и один громкоговоритель, звук которого был слышен по всему городу»¹.

В 1980-х гг. китайско-советские отношения от конфронтации постепенно перешли к сотрудничеству. После начала экономических реформ в КНР Маньчжурия и Суйфэньхэ получили особый экономический статус приграничных населенных пунктов, подобно Шэньчжэню на юге страны. Грузооборот этих станций стал быстро расти. В 1985 г. грузооборот станции Маньчжурия составил 2,5 млн тонн в год, Суйфэньхэ — 1 млн тонн [Общество, 2018]. В эти годы Китай активно импортировал советскую машино-техническую продукцию, включая легковые автомобили. С конца 1985 г. по конец 1986 г. через железнодорожный погран-

¹ Zhong E biancheng Suifenhe: cong «xigua waijiao» dao «guojing shangdu» [Суйфэньхэ, приграничный город между Китаем и Россией: от «арбузной дипломатии» до «приграничной торговой столицы»] // Huanqiu wang. 15.08.2015. URL: <https://finance.huanqiu.com/article/9CaKrnJ0yjb> (дата обращения: 17.04.2025).

переход (ЖДПП) Суйфэньхэ Китаем было импортировано 22 283 автомобиля — седаны «Москвичи» и «Жигули», которые стали первым поколением такси как в Суйфэньхэ, так и во всей пров. Хэйлунцзян¹.

И вновь, как в 1950–1960-х гг., железнодорожный пропускной пункт (ЖДПП) Маньчжурия становится лидером по грузообороту. Согласно статистическим данным, годовой объем грузоперевозок между Маньчжурией и Забайкальском увеличился с 2,57 млн тонн в 1990 г. и 5,2 млн тонн в 2000 г. до рекордного уровня в 23,3 млн тонн в 2007 г. Затем отмечалось некоторое падение, после которого показатель вышел на плато в диапазоне 19–20 млн тонн. В 2023 г., согласно информации «Жэньминьван», был достигнут исторический максимум грузооборота, превысившего 25 млн тонн². В последние годы отмечается некоторое снижение грузооборота, которое связано с вопросами безопасности, это прежде всего относится к транзитным грузам следующим по маршруту Китай–Европа (подробнее: [Александрова М.В., 2025]).

В 2025 г. таможня ЖДПП Маньчжурия обработала 21,656 млн тонн грузов на общую сумму в 127,1 млрд юаней³.

Максимальный грузооборот железнодорожной станции Суйфэньхэ был достигнут в 2019 г., составив 11,05 млн тонн⁴. В 2023 г. он снизился до 10,57 млн тонн, а в 2025 г. — до 8,86 млн тонн⁵.

¹ Fenxi xiang che Suifenhe [Звуки воздушного свистка разносились по Суйфэньхэ] // Sohu. 16.07.2025. URL: https://www.sohu.com/a/914525648_121106822 (дата обращения: 22.04.2026).

² Xingzou Zhongguo beibu bianjing kouan ganshou Zhong E Meng hezuo maibo «yidai yilu» cong zheli xiang bei yansheng [Прогуливаясь вдоль северных погранпереходов Китая, можно почувствовать пульс китайско-российско-монгольского сотрудничества; отсюда на север распространяется инициатива «Один пояс, один путь»] // Жэньминь жибао. 12.12.2023. URL: https://paper.people.com.cn/rmrhwb/html/2023-12/12/content_26031496.htm (дата обращения: 05.04.2026).

³ 2025 nian jing Manzhouli tielu louan jin chukou zhi chao 1200 yi yuan chuang lishi xingao [Ожидается, что к 2025 году объем импортно-экспортной торговли через железнодорожный порт Маньчжоули превысит 120 миллиардов юаней, установив новый рекорд] // People's Government of Manzhouli City, Inner Mongolia. 06.02.2026. URL: <https://www.manzhouli.gov.cn/Elderly/News/show/1409420.html> (дата обращения: 11.04.2026).

⁴ Heilongjiang sheng zuida E kouan 2019 nian jing chukou yunliang tongbi zengzhang chao yi cheng [Крупнейший погранпереход провинции Хэйлунцзян, обслуживающий Россию, в 2019 г. увеличил объем импорта и экспорта более чем на 10%] // Beld ang road portal. 06.01.2020. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/114618.html> (дата обращения: 17.04.2026).

⁵ Qunian Mudanjiang shi kouan huoyunliang tongbi zengzhang 8,1% [В прошлом году объем грузоперевозок через погранпереходы города Муданьцзян увеличился на 8,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года] // Mudanjiang Municipal

График № 3



Построено на основании данных *manzhouli.customs.gov.cn*.

Manzhouli Customs District People's Republic of China (дата обращения: 11.04.2026).

Основной грузооборот ЖДПП Маньчжурия и Суйфэньхэ на 90% состоит из российского экспорта в КНР и лишь 10% приходится на китайский импорт, что связано со структурой экспортно-импортных операций двух стран. На Графике № 3 мы видим современную структуру российского экспорта через ЖДПП Забайкальск–Маньчжурия.

По данным РЖД, за 10 месяцев 2025 г. через ЖДПП Забайкальск — Маньчжурия на экспорт было отправлено 17 млн тонн экспортных грузов, в том числе 4,7 млн тонн угля (-23,2%), 3,8 млн тонн железной руды (-5,6%), 2,1 млн тонн лесных грузов (+0,2%), 1,6 млн тонн бумаги (+30,7%) и 1,4 млн тонн удобрений (рост в 2,4 раза)¹.

People's Government. 04.02.2026. URL: https://mdj.gov.cn/mdjsrmzf/c100010/202602/c03_1035498.shtml (дата обращения: 08.04.2026).

¹ Жд перевозки через погранпереходы с Китаем, 10 месяцев 2025 // SeaNews. 25.11.2025. URL: <https://seanews.ru/2025/11/25/ru-zhd-perevozki-cherez-pogranperekhody-s-kitaem-10-mesyacev-2025/> (дата обращения: 20.04.2026).

В 2025 г. более 75% экспорта КНР, прошедшего через ЖДПП Маньчжурия в сторону нашей страны, пришлось на машино-техническую продукцию, включая легковые и грузовые автомобили, спецтехнику, запчасти к автомобилям. Второй по значению статьей китайского экспорта стала сельхозпродукция и прежде всего — свежие фрукты и сухофрукты.

Что касается грузооборота ЖДПП Гродеково — Суйфэньхэ, то там ситуация выглядит следующим образом. По данным РЖД, за 10 месяцев 2025 г. через ЖДПП Гродеково — Суйфэньхэ в КНР было транспортировано 7,2 млн тонн экспортных грузов, в том числе 3,7 млн тонн угля, 1,8 млн тонн железной руды и 1,5 млн тонн леса и его производных¹.

Из КНР через указанный ЖДПП в Россию прошли автомобили и спецтехника, сельхозпродукция, одежда и обувь, изделия из пластмасс.

Конечно, в сравнении с предыдущими этапами функционирования бывшей КВЖД, в структуре китайского экспорта произошли масштабные изменения: основу экспорта КНР ныне составляет не просто машино-техническая продукция, но продукция высокотехнологичных отраслей, что нельзя сказать про российский экспорт.

За последнее 10–15 лет в сотрудничестве России и Китая сформировался новый динамичный вектор, а именно — международные контейнерные железнодорожные перевозки Китай — Европа. Часть таких составов проходит через ЖДПП Маньчжурия-Забайкальск и Гродеково-Суйфэньхэ. В контексте транзита контейнерных поездов встает вопрос о совмещении колеи железных дорог двух стран. Конечно, никто в XXI в. не будет «перепрошивать» колеи соседней страны на свой стандарт, но необходимо модернизировать оборудование ЖДПП с целью повышения скорости обработки составов. В настоящее время в Забайкальске функционирует реконструированный приемоотправочный парк, в котором удлинены приемоотправочные пути колеи 1435 мм, проведена укладка 24 стрелочных переводов, построены соединительные пути с контейнерным терминалом. Общая протяженность путей парка составляет 7,5 км. Реализация этого этапа реконструкции позволила увеличить емкость китайской колеи 1435 мм на 310 вагонов. Для увеличения перерабатывающей мощности контейнерного терминала реализуют «сквозную» технологию за счет удлинения путей и организации второго примыкания к станции Забайкальск. На терминале появилась возможность обрабатывать поезда в двух направлениях. Такое технологическое решение

¹ Там же.

позволило увеличить мощность терминала с 315 тыс. до 555 тыс. ДФЭ¹ в год, при этом время на подачу и уборку вагонов с путей заметно сократилось².

В начале мая 2026 г. на станции Забайкальск было открыто движение по обновленному приемоотправочному парку «Г» колеи шириной 1435 мм. Здесь были удлинены 4 пути, предназначенные для приема грузовых поездов, которые поступают через границу из КНР на Забайкальскую железную дорогу. Реконструкция проведена в рамках реализации второй очереди развития станции. В ходе работ было уложено свыше 1,8 км пути, смонтировано 8 стрелочных переводов, проложено 22 км кабелей сигнализации и автоблокировки, установлено 14 новых светофоров. Удлинение путей позволит принимать составы из Китая длиной от 71 до 85 условных вагонов³.

В 2026-г. Министерство транспорта РФ планирует подписать соглашение с китайскими коллегами о строительстве второго главного пути с «узкой» колеей на Забайкальской железной дороге, т.е. на пограничном участке между двумя странами⁴. Ввод в эксплуатацию 2-го главного пути позволит к 2030 г. увеличить пропускную способность погранперехода Забайкальск — Маньчжурия на 11 млн т, что эквивалентно почти 50 парам поездов в сутки. После завершения всех запланированных мероприятий провозная способность этого погранперехода увеличится до 39 млн т.⁵

ЖДПП Маньчжурия придерживается принципа «оптимальности маршрутов перевалки и централизованной перевалки по категориям».

¹ ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент (TEU — Twenty-foot equivalent unit). 20-футовые контейнеры, называемые эквивалентными единицами (TEU), стали отраслевым стандартом для определения объемов груза 3. История появления и развития грузовых контейнеров // Cargotime. 06.05.2014. URL: <https://cargotime.ru/useful/istoriya-poyavleniya-i-razvitiya-gruzovyh-kontejnerov> (дата обращения: 22.11.2023).

² Завершена первая очередь проекта развития станции Забайкальск // Забайкальская железная дорога. 26.12.2022. URL: <https://zabzd.rzd.ru/ru/2699/page/104069?id=279892> (дата обращения: 02.04.2026).

³ На приграничной станции Забайкальск запустили в работу обновленный приемоотправочный парк // Cargo RZD. 05.05.2026. URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9433/page/2452802?id=323870&accessible=true> (дата обращения: 06.05.2026).

⁴ В мае Россия и Китай подпишут соглашение о строительстве второй «узкой» колеи на Забайкальской железной дороге // TRANS.ru. 03.04.2026. URL: <https://trans.ru/news/v-mae-rossiya-i-kitai-podpishut-soglasenie-o-stroitelstve-vtoroi-uzkoi-kolei-na-zabaikalskoi-zheleznoi-doroge> (дата обращения: 16.04.2026).

⁵ Все процессы идут в унисон и с прицелом на будущий рост // Коммерсант. 03.09.2025. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8005269> (дата обращения: 11.04.2026).

ЖДПП интегрировал перевалочные пункты в соответствии с категориями импортируемых товаров, оптимизировал зоны перевалки для удобений, древесины, насыпных грузов и зерна, рационально распределил маневровые локомотивы, внедрил систему фиксированных пунктов погрузки и разгрузки, повысил эффективность операций по погрузке и разгрузке вагонов, сократил время нахождения вагонов на линии и повысил коэффициент использования грузового терминала. Время перевалки сократилось с 10 до 8 часов, что нарастило эффективность на 25%¹.

По характеру своей работы Гродеково является грузовой межгосударственной передаточной станцией. Расположена она однопутном участке Уссурийск — Суйфэньхэ. Железнодорожный участок Гродеково — Суйфэньхэ имеет совмещенную колею 1435–1520 мм. Основными операциями, выполняемыми на станции Гродеково, является перевод грузов, подвижного состава и пассажиров через государственную границу. Импортный груз на станцию Гродеково поступает в вагонах колеи 1435 мм. При транзитной перевозке груз перегружается в вагоны колеи 1520 мм. При этом порожние вагоны после выгрузки отправляются на станцию Суйфэньхэ. Формирование поездов с экспортными грузами происходит на станции Гродеково II. Станцию Гродеково поезда проходят транзитом, а после выгрузки на ст. Суйфэньхэ порожние вагоны отправляются на ст. Гродеково для дальнейшего формирования поездов назначением на станции Хабаровск II и Уссурийск в соответствии с планом формирования поездов [Король Р.Г., Акельев А.С., 2023].

В 2024 г. был завершен первый этап работ — реконструирован приемо-отправочный парк ЖДПП Гродеково, изменена технология работы станции под прием и отправку поездов длиной в 71 условный вагон. Это уже значительно расширило пропускную способность станции, а к 2027 г. ее мощность вырастет с нынешних 12 млн тонн до 17,2 млн тонн².

На сегодня, к сожалению, именно российский фактор является ограничителем в работе двух рассматриваемых ЖДПП. Здесь них можно выделить:

1. Низкая пропускная способность пограничных пунктов пропуска. Основной причиной выступает отсутствие четкой координации между

¹ Manzhouli tielu kouan huan zhuang zuoye xiaolu tisu 25% [Эффективность перевалочных операций на ЖДПП Маньчжоули повысилась на 25%] // STDaily.com. 03.03.2025. URL: https://www.stdaily.com/web/gdxw/2025-03/03/content_304013.html (дата обращения: 11.04.2026).

² Все процессы идут в унисон...

различными ведомствами (таможенный орган, пограничная служба, фитосанитарный контроль, ветеринарный контроль и др.), участвующими в оформлении перевозок, которое приводит к дублированию функций и задержкам.

2. Недостаточный уровень развития инфраструктуры и неэффективная организация операционной деятельности пограничных пунктов, включая недостаточное количество путей для приема, пропуска и отстоя подвижного состава, применение устаревшего оборудования. Это негативно сказывается на эксплуатационных показателях российских ЖДПП: увеличивается время простоя вагонов, имеют место задержки движения и снижение уровня его безопасности [Богомолов К.А., Баленко В.В., 2025].

* * *

В заключение хотелось бы отметить, что Китай многие годы пытается строить новые международные железнодорожные маршруты между КНР и Европой в обход России, и это ему удастся, но лишь отчасти. На фоне турбулентности на Ближнем Востоке и в Европе КНР делает выбор в пользу старого маршрута через Россию.

По информации РЖД, за 3 месяца 2026 г. рост контейнерных перевозок по маршруту Китай–Европа составил +36%¹. Только в марте контейнерный транзит между Китаем и Европой через Россию вырос на 45% по сравнению с тем же периодом 2025 г. Если в марте 2025 г. через российскую территорию было перевезено 21 тыс. ДФЭ, то год спустя показатель достиг 31 тыс. ДФЭ². При этом грузооборот ЖДПП Маньчжурия — Забайкальск по контейнерным поездом в 1-м квартале 2026 г. вырос на +33,3%, а ЖДПП Суйфэньхэ — Гродеково — на 144,4%, в то время как через казахстанско-китайские ЖДПП Хоргос — Алтынколь грузооборот подобных поездов снизился на -2,9%³. Приве-

¹ РЖД фиксируют рост контейнерных перевозок по маршруту Китай — Европа на 36% // ТАСС. 29.04.2026. URL: <https://tass.ru/ekonomika/27263427> (дата обращения: 02.05.2026).

² Транзит между Китаем и Европой через Россию вырос на 45%: что стоит за ростом перевозок.

Транзит между Китаем и Европой через Россию вырос на 45%: что стоит за ростом перевозок. Chinalogist.ru. 07.05.2026. URL: <https://chinalogist.ru/logistics/tranzit-mezdu-kitaem-i-evropoi-cerez-rossiiu-vyros-na-45-cto-stoit-za-rostom-perevozok> (дата обращения: 09.05.2026).

³ 2026 nian 1-3 yue ZhongOu ban lie zhuyao shengfen, chengshi, kouan kai hanglie shu he fasang xiang shu paiming bang dan [Список основных провинций, городов, погран-

денные данные говорят о том, что стабильный сухопутный, давно и положительно зарекомендовавший себя маршрут — бывшая КВЖД–Транссиб при прочих равных более предпочтителен для грузоотправителей, ценящих и скорость доставки, и стабильность в стране, по которой следует транзитный груз.

Как и в предыдущие 125 лет, российско-китайское железнодорожное взаимодействие оказывает значительное влияние на экономическое сотрудничество двух стран. В настоящее время существуют альтернативные виды транспорта, взявшие на себя часть грузоперевозок между нашими странами, но значение железнодорожных перевозок в двусторонней торговле по-прежнему велико. Именно на Транссиб и его южное ответвление — бывшую КВЖД — и ныне приходится осуществление немалой части двустороннего грузооборота, особенно по насыпным и контейнерным грузам.

Хотя в последние 70 лет ширина колеи между основной трассой Транссиба и бывшей КВЖД разнилась, однако с развитием научно-технического прогресса данное несовпадение «смягчается» и не приносит двусторонней торговле значительных проблем. Время перевалки грузов в пограничных погрузочно-разгрузочных терминалах год от года сокращается. А поскольку все больше грузов доставляется в контейнерах, то их перегрузка с платформы на платформу (при сокращении времени перегрузки до нескольких часов) становится удобнее. Если на протяжении более 100 лет ширина колеи была сдерживающим фактором в международных грузовых перевозках, то в последние 5–10 лет в результате модернизации приемоотправочных парков на приграничных российско-китайских ЖДПП увеличиваются скорости перерабатывающих мощностей и со временем переход с одной колеи на другую даже самых длинных поездов будет вопросом нескольких часов.

Библиографический список

Александрова М.В. Функционирование контейнерных поездов «Китай — Европа» и особенности их транзита через территорию Российской Федерации // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2025. Вып. 30. № 30. С. 349—369. DOI: 10.48647/ICCA.2025.96.23.023.

Богомолов К.А., Баленко В.В. Станция Гродеково: векторы технологического развития и модернизации. Материалы конференции «Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке». Хабаровск. 2025. Том 2. С. 1095–1098.

Борисов О.Б. Советский Союз и маньчжурская революционная база (1945–1949). М.: Мысль, 1985. 252 с.

Врадий С.Ю. Роль КВЖД в освоении Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // Труды Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. 2022. Том 38. С. 134–142. DOI 10.24412/2658-5960-2022-38-134-142

Ежеля У.В. Железнодорожные перевозки между СССР и КНР в 50-е — первой половине 60-х годов XX века на примере Дальнего Востока и Забайкалья: исторический опыт // Проблемы Дальнего Востока. 2020. № 4. С. 121–132. DOI: 10.31857/S013128120011406-7.

Зюзин К.А., Валетов Т.Я. Роль Транссибирской магистрали в снабжении Дальнего Востока в 1903–1913 гг.: сопоставительный анализ внешнеторговой и транспортной статистики // Историческая информатика. 2022. № 4. С. 1–35. DOI: 10.7256/2585-7797.2022.4.39097 EDN: EBBFWX

Король Р.Г., Акельев А.С. Распределение грузопотоков в системе пограничных пунктов пропуска транспортного коридора «Приморье-2» // Наука и техника транспорта. 2023. № 3. С. 51–59.

Общество и власть на российском Дальнем Востоке в 1960–1991 гг. (История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 5) / под общ. ред. В.Л. Ларина; отв. ред. А.С. Ващук. Изд. 2-е, перераб. Владивосток: Дальнаука, 2018. 904 с.

Романова Г.Н. Москва-Пекин ... Экономическая помощь Советского Союза Китаю в выполнении первого пятилетнего плана 1953–1957 гг. и формировании индустриальной базы КНР // Россия и АТР. 2000. № 4. С. 74–85.

Романова Г.Н. Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30–40-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2015. № 2. С. 139–156.

Семенова Н.К. Значение Китайской Восточной железной дороги для экономического развития Северо-Восточного Китая (1903–1931 гг.). Материалы XIII международной научно-практической конференции «Россия и Китая: история и перспективы сотрудничества». Благовещенск, Хэйхэ. 2023. Выпуск 13. Благовещенск. Издательство БГПУ. 2023. С. 163–168.

Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). М.: Наука, 1977. 368 с.

Урбански Серен. Дружба по приказу: советско-китайское приграничье в 1950–1960 гг. // Россия и АТР. 2017 № 4. С. 106–124.

References

Alexandrova, M.V. (2025). Funktsionirovaniye konteynernykh poyezdov «Kitay Yevropa» i osobennosti ikh tranzita cherez territoriyu Rossiyskoy Federatsii [Operation of “China—Europe” containertrains and peculiarities of their transit through the territory of the Russian Federation], *Kitay v mirovoj i regional'noy politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 30(30): 349-369. DOI: 10.48647/ICCA.2025.96.23.023. (In Russian).

Bogomolov, K.; Balenko, V. (2025). Stanciya Grodekovo: vektory tekhnologicheskogo razvitiya i modernizatsii [Grodekovo station: vectors of technological development modernization], *Materialy konferentsii «Nauchno-tekhnicheskoe i ekonomicheskoe sotrudnichestvo stran ATR v XXI veke»* [Proceedings of the conference “Scientific, technical and economic cooperation of Asia-Pacific countries in the 21st century”]. Khabarovsk. Volume 2.: 1095–1098 (In Russian).

Borisov, O. (1985). Sovetskij Sojuz i Manchzhurskaja revoliucionnaya baza (1945 — 1949) [Soviet Union and Manchurian revolution base (1945 — 1949)]. Moscow, Mysl' PH, 252 p. (In Russian).

Ezhyelya, U. (2020). Zheleznodorozhnye perevozki mezhdru SSSR i KNR v 50-e — pervoj polovine 60-h godov XX veka na primere Dal'nego Vostoka i Zabajkal'ya: istoricheskij opyt [From the History of the Soviet — Chinese Rail Freight: Grodekovo and Zabaikalsk (1950–early 1960th)], *Problemy Dal'nego Vostoka* [Far Eastern Affairs], 4: 121-132. DOI: 10.31857/S013128120011406-7 (In Russian).

Korol, R.; Akeliev, A. (2023). Raspredelenie gruzopotokov v sisteme pogranichnykh punktov propuska transportnogo koridora «Primor'e-2» [Modeling of the capacity of border crossings of the «Primorye-1» transport corridor in conditions of increasing cargo traffic], *Nauka i tekhnika transporta* [Science and Technology in Transport], 3: 51-59 (In Russian).

Obshchestvo i vlast' na rossiyskom Dal'nem Vostoke v 1960–1991 gg. (Istoriya Dal'nego Vostoka Rossii. T. 3. Kn. 5) [Society and Power in the Russian Far East in 1960–1991. (History of the Russian Far East. Vol. 3, book 5)]. General ed. by. V.L. Larin; executive ed. A.S. Vashchuk. 2nd edition, revised. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2018, 904 p. (In Russian).

Romanova, G. (2000). Moskva-Pekin ... Ekonomicheskaya pomoshch' Sovetskogo Soyuza Kitayu v vypolnenii pervogo pyatiletnego plana 1953–1957 gg. i formirovaniy industrial'noy bazy KNR [Moscow-Beijing... The Soviet Union's economic assistance to China in fulfilling the First Five-Year Plan of 1953–1957 and forming the industrial base of the PRC], *Rossiia i ATR* [Russia and the Pacific], 4: 74-85 (In Russian).

Romanova, G. (2015). Ekonomicheskie svyazi SSSR i Kitaya v sfere zheleznodorozhnogo transporta v 30–40-e gg. XX v. [Economic relations between the USSR and China in the field of railway transport in the 1930s–1940s], *Rossiia i ATR* [Russia and the Pacific], 2: 139–156 (In Russian).

Semenova, N. (2023). Znachenie Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi dlya ekonomicheskogo razvitiya Severo-Vostochnogo Kitaya (1903–1931 gg.) [The Importance of the Chinese Eastern Railway to the Economic Development of Northeast China (1903–

1931)], *Materialy XIII mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii «Rossiya i Kitaya: istoriya i perspektivy sotrudnichestva»* [Proceedings of the XIII International Scientific and Practical Conference "Russia and China: History and Prospects of Cooperation"], Blagoveshchensk, Heihe. Issue 13. Blagoveshchensk: Izdatel'stvo BGPU [Blagoveshchensk.: Publishing House of BSPU]: 163-167. (In Russian).

Sladkovskij, M. (1977). *Istorija trgovno-ekonomicheskikh otnoshenij SSSR s Kitajem (1917–1974)* [History of trade and economic relationships of USSR and China (1917–1974)], Moscow, Nauka Publ., 368 p. (In Russian).

Urbansky, Soren (2017). *Druzha po prikazu: sovetsko-kitajskoe prigranich'e v 1950–1960 gg.* [Commanded friendship: Soviet-Chinese borderterritory in the 1950–1960s.], *Rossiya i ATR [Russia and the Pacific]*, 4: 106-124.

Vradiy, S. (2022). Rol' KVZhD v osvoenii Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnogo Kitaya [Chinese Eastern railway in the development of Russia Far East and Northeastern China], *Trudy Instituta istorii, arheologii i etnografii DVO RAN [Proceedings of the institute of history, archaeology and ethnology FEB RAS]*, Vol. 38: 134–142. DOI 10.24412/2658-5960-2022-38-134-142 (In Russian).

Zyuzin, K.; Valetov, T. (2022). Rol' Transsibirskoj magistrali v snabzhenii Dal'nego Vostoka v 1903–1913 gg.: sopostavitel'nyj analiz vneshnetorgovoj i transportnoj statistiki [The Role of the Trans-Siberian Railway in Supplying of the Far Eastern Region in 1903–1913: a Comparative Analysis of Foreign Trade and Transport Statistics], *Istoricheskaya informatika [Historical informatics]*, 4: 1-35. DOI: 10.7256/2585-7797.2022.4.39097 EDN: EBBFWX. (In Russian).

* * *

He Yimin, Han Ying (2016). Zhongdong tielu yu min chu Dongbei chengshi fazhan bianqian [The Chinese Eastern Railway and the Development and Changes of Northeastern Cities in the Early Republican Era], *Shenzhen daxue xuebao (Renwen shehui kexue ban) [Journal of Shenzhen University (Humanities & Social Sciences)]*, 33(3): 134-142 (In Chinese).

Heilongjiang sheng zhi. Duiwai jingji maoyi zhi (1997) [Heilongjiang Provincial Gazette: Foreign Economic and Trade Section], Di 34 juan. Haerbin. *Heilongjiang renmin chubanshe [Harbin: Heilongjiang People's Publishing House]*, p. 247 (In Chinese).

Niu Shuzhen (2023). Jindai jieqiang zai Zhongguo Dongbei beibu diqu de shangye boyi [The Commercial Competition Among Modern Imperial Powers in Northeast China], *Lanzhou xuekan [Lanzhou Journal]*, 2: 14-17 (In Chinese).

Oyungerel (2014). Tielu jiaotong yu ZhongE maoyi: yi 20 shiji chuqi Hulunbeier wei zhongxin [Railway Transportation and Sino-Russian Trade: Centered on Hulunbuir in the Early 20th Century], *Mengguxue jikan [Journal of Mongolian Studies]*, 4: 1-8 (In Chinese).

Qi Jinyu, Sun Xiaochen (2023). Manzhouli kouan duoyuan wenhua de minzu zhi yanjiu [An ethnographic study of the diverse food culture at the Manzhouli Port], *Minzu yanjiu [Ethnographical Studies]*, 5: 57-67 (In Chinese).

Xia Dongyuan (2010). Yang wu yun dong shi (Xiu ding ben) [History of the Self-Strengthening Movement (Revised Edition)], *Shanghai: Huadong shifan daxue chubanshe [Shanghai. East China Normal University Press]*, p. 290 (In Chinese).

Xie Yanli (2022). Yingren Shidifensun de «Zhongguo tielu gongsi»: chutan tielu yinjie jinru Zhongguo yu 19 shiji tielu de quanqiu chuanbo zhi jian de lianxi [Stephenson's "China Railway Company": A Preliminary Exploration of the Connection Between the Introduction of Railways into China and the Global Spread of Railways in the 19th Century], *Shijie lishi pinglun [The World History Review]*, 1: 163-182, 294, 295 (In Chinese).

Xishenkanuofu, V. (1986). Bei Man de jinkou yu Eguo zai qizhong de zuoyong [Imports to North Manchuria and Russia's role in it], *Heihe xue kan (defang jishi ban) [Heihe Journal (Local History Edition)]*, 2: 72-73 (In Chinese).

Поступила в редакцию: 15.04.2026

Принята к публикации: 30.06.2026

Received: Apr 15, 2026

Accepted: Jun 30, 2026