ПРОБЛЕМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

DOI: 10.31079/1992-2868-2020-17-4-196-202

ИСТОРИЯ СОВЕТСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПЕЧАТИ И СРЕДСТВАХ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ (СЕРЕДИНА XX – НАЧАЛО XXI ВЕКА)*

У.В. Ежеля

В статье рассматриваются основные вехи сотрудничества двух государств – СССР / России и КНР с середины XX века по настоящее время. Автор приводит ряд печатных периодических изданий в качестве источников информации о развитии двухсторонних связей в разные периоды времени. Прослеживается динамика отношений на фоне изменявшихся внутренних и внешних условий развития и взаимодействия стран: сначала в формате социалистической идеологии (50-е – первая половина 60-х гг. и в 80-е гг. XX в.), затем на фоне новых реалий жизни Российского государства и Китая (90-е гг. XX в. и в современности). Журналы «Железнодорожный транспорт», «Железные дороги мира» (печатные издания МПС), ведомственные региональные газеты «Пограничный транспортник», «Дзержинец» являются интересным источником информации о событиях и проблемах советско-китайских отношений, их перспективах и успехах. Автор обращается к новейшим источникам общественно-политической и социально-экономической информации о международном сотрудничестве – электронным ресурсам. Автор вводит в оборот музейные источники в качестве примеров политики «народной дипломатии».

Ключевые слова: советско-китайское сотрудничество, история, периодическая печать, Дальний Восток, Россия, КНР, информационные источники, политика, отношения, развитие.

HISTORY OF THE SOVIET-CHINESE COOPERATION IN PERIODICAL PRESS AND MASS MEDIA (MIDDLE OF XX – BEGINNING OF XXI CENTURY)

U.V. Ezhelya

The article discusses the main milestones of cooperation between the two states – the USSR / Russia and China from the middle of the 20th century to the present. The author cites a number of printed periodicals as sources of information on the development of bilateral relations at different time periods. The dynamics of relations is traced against the backdrop of changing internal and external conditions for the development and interaction of countries: first in the format of socialist ideology (the 50s – the first half of the 60s and in the 80s of the 20th century), then against the background of new realities life of the Russian state and China (90s of the XX century and in the present). The magazines *Zheleznodorozhny Transport*, *Zheleznodorozhnye dorogi mira* (printed materials of the Ministry of Railways), departmental regional newspapers *Pogranichny transportnik*, *Dzerzhinets* are an interesting source of information about the events and problems of Soviet-Chinese relations, their prospects and successes. The author refers to the latest sources of socio-political and socio-economic information on international cooperation - electronic resources. The author introduces museum sources into circulation as examples of the policy of "popular diplomacy".

Key words: Soviet-Chinese cooperation, history, periodicals, the Far East, Russia, China, information sources, politics, relations, development.

В середине прошлого века между двумя социалистическими странами – Советским Союзом и Китайской Народной Республикой закладывались основы тесного сотрудничества. Огромная роль в развитии межгосударственных отношений отводилась тогдашним средствам массовой информации – газетам, журналам, радио. Телевидение только го-

товилось войти в каждый дом, о нем мечтали. Серьезное внимание развитию экономических и транспортных связей между двумя странами уделяли ведомственные отраслевые журналы МПС – «Железнодорожный транспорт» и «Железные дороги мира». Среди печатных изданий Хабаровского края заметную активность в освещении дружественных встреч советских и китайских трудовых и студенческих коллективов проявляли «Тихоокеанская звезда» (в те годы общественно-политическое

* Публикация выполнена при поддержке Правительства Хабаровского края (Соглашение № 71с / 2020 от 24.08.2020 г.).

Ежеля Ульяна Васильевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск).

Ezhelya Ulyana Vasilievna – Candidate of Science (History), Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law at Far Eastern State Transportation University (Khabarovsk).

E-mail: siavassa@yandex.ru

© Ежеля У.В., 2020

издание крайкома КПСС, крайисполкома и крайсовпрофа), «Пограничный транспортник» (орган управления и политотдела Дальневосточной железной дороги, 1934–1964), «Дзержинец» (орган ректората, комитета ВЛКСМ и профкома Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта, 1956–1991).

Имея выраженный политический и идеологический характер, что было объяснимо в то время, печатные издания, вместе с тем, являлись источником самой разнообразной информации о жизни в КНР, ее истории и традициях, первых шагах социалистического строительства. А интерес к этому в СССР и, в частности, на Дальнем Востоке был огромный. С большим воодушевлением встречали трудовые коллективы и жители КНР информацию о нашей стране, советско-китайском сотрудничестве.

В журналах «Железнодорожный транспорт» и «Железные дороги мира» регулярно печатались статьи советских и китайских специалистов о научно-технических и практических успехах и задачах в области железнодорожного транспорта и строительства в КНР, о совместных проектах. Газета «Пограничный транспортник» рассказывала о приграничном сотрудничестве советских и китайских железнодорожников. Благодаря этим изданиям мы узнаем, что на Харбинской железной дороге в 1950–1953 гг., согласно межправительственным договоренностям, работали советские специалисты, подготовившие около 40 тыс. железнодорожников для Китайской Народной Республики. Именно сюда пришли первые мощные паровозы из СССР. Харбинская железная дорога стала настоящей школой передового опыта на китайском транспорте, в частности, здесь впервые в практике китайского железнодорожного производства был внедрен хозрасчет, способствовавший прибыльности дороги и производительности труда. Открытие в 1954 г. прямого сообщения Пекин–Москва и Пекин–Пхеньян содействовало укреплению экономических и культурных связей этих стран. В начале 1961 г. по Харбинской магистрали трижды в неделю стремительно проносился международный экспресс Москва–Пекин [17; 30].

В 1956 г. был осуществлен еще один международный проект – возведение железнодорожной линии Улан-Батор–Цзинин (1050 км), 338 км которой проложено по китайской территории, до монгольского приграничного города Эрлянь. Затем трасса идет до столицы Монголии. Дорогу по своей территории строили китайские железнодорожники, а монгольским строителям помогали советские специалисты. На трассе использовалось техническое оборудование КНР, а также производства СССР, Чехословакии и Венгрии. В 1955 г. в ведении Министерства железных дорог КНР находились 10 стальных магистралей [3; 11; 28; 35].

Именно в эти годы усилиями китайских строителей и при активном содействии советских специалистов были воздвигнуты внеклассные железнодорожные мосты. Среди них важнейший для экономики Китая мост через реку Янцзы около города Ухань (Уханьский мост). Он был построен за 2 года и сдан в октябре 1957 г. Это 2-ярусное сооружение длиной 1670 м и высотой 38 м, приспособленное для двухколейной железной дороги и автотрассы с пешеходными тротуарами [33].

В числе крупных строек мосты через реки Хуанхэ, Сянцзян, Мучжухэ, Датунхэ, а также тоннель Даяньтан (длина более 1900 км). В 1956 г. в Китае был установлен стандарт железнодорожной колеи в 1435 мм (универсальный европейский вариант). Однако очень часто в разработке новых документов учитывался проверенный опыт советских стандартов. Так, в 1956 г. Министерство железных дорог КНР приняло новый Технический устав проектирования железных дорог, взяв за основу советский вариант 1953 г. Аналогичен пример разработки норм размещения отдельных пунктов, электрификации китайских железных дорог (опыт использования советской модели электровоза Н 60) [37].

В 1959 г. впервые в КНР был электрифицирован участок Баоцзи–Фэнчжоу, работавший на переменном токе [20]. Стоит заметить, что на советском Дальнем Востоке аналогичные работы производились на участке Владивосток–Уссурийск на несколько лет позже, в 1962–1963 гг.

В качестве примеров обращения к советскому опыту в трудовых коллективах Китайской Народной Республики можно привести следующие. Это вождение сверхтяжелых составов («тяжеловесов»), движение «пятисотников» (рабочих, выполнявших до 5 норм плана в день), массовое внедрение рационализаторских предложений. Что касается привлечения женского труда на железнодорожном транспорте, то и здесь китайские товарищи переняли энтузиазм первых советских пятилеток. В КНР было введено звание Героя труда, выдвижение передовиков на руководящие посты и т.п. В Китае хорошо знали машиниста, Героя труда Ли Юна, который в числе первых довёл пробег своего паровоза без ремонта до 200 тыс. км, Тянь Гуй-ин – первую в Китае женщину-машиниста, многих пятисотников-машинистов и передовиков производства. В 1958 г. на железнодорожном транспорте было подано более 750 тыс. рацпредложений, половина из них нашла своё применение. Об этом в советских журналах писали китайские ученые, инженеры, руководители [20; 34].

Непосредственными созидателями и исполнителями грандиозного транспортного строительства в КНР и железнодорожных перевозок между двумя странами являлись советские и китайские железно-

дорожники: машинисты, локомотивные бригады и осмотрщики вагонов, приемосдатчики, диспетчерская служба, путевые обходчики, строители и многие другие. Им довелось стать участниками «народной дипломатии» между нашими странами – встреч с трудовыми коллективами, обмена опытом, инструктажей по овладению передаваемой техники, поездок студентов и школьников в гости в Китай и города советского Дальнего Востока. Огромную работу в организации системы мероприятий и формировании политики между нашими странами выполняли местные отделения Общества советско-китайской дружбы и крайсовпроф. Хабаровское краевое отделение ОСКД было образовано 29 августа 1958 г., его председателем стал член крайкома КПСС А. Боковенко. Среди 12 его соучредителей – вузы города, учреждения науки и культуры, а также Управление Дальневосточной железной дороги [38: л. 40]. И это неудивительно, ДВЖД – основной перевозчик грузов и пассажиров в крае, и на ее работу возлагались большие надежды.

Особенно тесные связи были с провинцией Хэйлунцзян, округом Муданьцзян. КрайТАСС 9 февраля 1956 г. сообщил о том, что учащиеся 5–7-х классов Хабаровского края ездили в КНР на «праздник весны», ребята подготовили подарки и концерт для китайских сверстников [38: л. 114]. Этот же источник 17 сентября 1958 г. рассказывает о том, как рабочие, инженерно-технические работники и служащие Хабаровской дистанции пути получили подарки от китайских железнодорожников. На митинге от имени хабаровских путейцев выступили начальник дистанции пути Д.А. Демонов, радиотехник А.Е. Аброськин и другие работники дистанции [38: л. 39–40].

Китайские школьники, в свою очередь, отдыхали в пионерском лагере ст. Ружино. В 1957 г. делегации КНР был предложен отдых в Сочи. В 1958 г. в КНР выезжала группа железнодорожников во главе с начальником Дальневосточной железной дороги Д.С. Сугак, и такие встречи были нередкими [40: л. 98].

В 1960–1961 гг. на страницах газеты «Пограничный транспортник» говорилось о тесных производственных связях между дальневосточными и китайскими железнодорожниками, это был обмен опытом, передача технических знаний и инструкций китайским товарищам [1; 16; 17; 23; 24; 32].

Амурское речное пароходство (г. Хабаровск) регулярно организовывало встречи экипажей теплоходов с моряками КНР, они посещали Дома культуры, пионерские лагеря, концерты, выставки. С 1954 по 1957 г. в КНР из Хабаровского края ежегодно отправлялись 15–20 групп, с 1960 г. их число стало уменьшаться, в 1962 г. 13 делегаций посетили КНР по профсоюзной линии, в 1964 г. выездов

уже не было, а с 1966 г. связи с провинцией Хэйлунцзян прекратились [40: л. 99]. Тесными были связи Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТа) с городами Китайской Народной Республики. На страницах газеты «Дзержинец» за 1956–1959 гг. можно прочесть репортажи о поездках делегаций вузов Хабаровского и Приморского краев в Китай [2; 4; 5; 31; 33]. В ноябре 1956 г. руководитель делегации доцент М. Беньковский (ХабИИЖТ) написал о результатах и впечатлениях 3-недельной поездки наших студентов, они побывали в Пекине, Шанхае, Ханчжоу, Шеньяне и других городах. Каждый студент имел переводчика – студента факультета русского языка и литературы. А в феврале–марте 1957 г. в нескольких номерах «Дзержинца» студенты подробно описывали свою поездку. Интересен был маршрут студенческих делегаций: г. Хабаровск – г. Ворошилов (ныне г. Уссурийск), в котором к хабаровской делегации (25 чел.) присоединилась такая же группа приморских студентов, далее до ст. Гродеково, затем до ст. Пограничная (ныне Суйфэнхэ), где присоединились два переводчика из Пекина, юноша и девушка, и все вместе по железной дороге добирались до г. Шеньян (в прошлом – Мукден). Далее студенты побывали в Пекинском железнодорожном институте, Шанхайском институте иностранных языков и т.д.... Впечатления незабываемые [25]. В этом же 1957 г. китайская молодежная делегация из провинции Хэйлунцзян участвовала в первом Краевом фестивале молодежи и студентов (г. Хабаровск). В августе 1959 г. студенты г. Хабаровска и г. Комсомольска-на-Амуре девять дней гостили в КНР. А в октябре этого года в Хабаровске состоялось третье совместное совещание гидрологов Дальнего Востока и Китая. Китайские ученые во главе с профессорами Су Цзя-цзе и Ван Цыпин побывали в лаборатории гидравлики ХабИИЖТа, где ознакомились с дождевально-стоковой установкой, сконструированной доцентом И.Л. Зимонтом, для обеих сторон встреча была очень полезной [4].

Многогранное и такое перспективное сотрудничество двух социалистических держав на определенном этапе стало испытывать серьезные затруднения. Изменение внутривнутриполитического курса КНР, к сожалению, привело к пересмотру советско-китайских отношений и, как следствие, к политическому и экономическому разрыву с нашей страной. На страницах «Тихоокеанской звезды» и вузовского «Дзержинца» мы видим реакцию наших соотечественников на события тех лет, тональность статей менялась в соответствии с нарастанием конфликтной ситуации, вплоть до гневного осуждения советской стороной событий на острове Даманский в марте 1969 г. [6].

Вторая половина 60-х гг. XX в. в Китайской Народной Республике прошла под знамёнами «культурной революции», которая наложила очень зримый отпечаток на работу железных дорог. В 1969 г. в статье С.Л. Ширяева «"Культурная революция" и состояние железнодорожного транспорта Китая» дан анализ негативных последствий указанных событий для всего процесса перевозок на железных дорогах КНР [36].

XXII съезд Компартии КНР (1982 г.), сделав критический анализ предшествовавшего политического курса (60-е – 1976), поставил задачу «интенсифицировать социалистическую модернизацию». Также было высказано предположение о возможности нормализации китайско-советских отношений [12].

Огромная роль в решении этих задач отводилась железнодорожному транспорту. Новая политика КНР открывала новый период в истории этой важнейшей отрасли. И не только. Сотрудничество СССР и КНР получило, выражаясь современным языком, перезагрузку. Наша сторона возлагала надежды на возрождение взаимовыгодных отношений. Десятилетие 80-х гг. XX в. стало своеобразным мостом к стабилизации. В 1989 г. в Москве на территории ВДНХ прошли Дни науки и техники Китая, посвящённые его достижениям за 40 лет со дня образования КНР. Выставка достижений китайской науки и техники показала внушительные успехи КНР в области железнодорожного транспорта. Журнал «Железнодорожный транспорт» посвятил этому событию обширную и подробную информацию [7; 13].

Мы не скрывали своей радости от того, что такое важное событие состоялось в Москве. Это означало, что отношения СССР и КНР имеют будущее. В очередном номере этого же издания сообщалось о том, что в сентябре 1990 г. состоялась церемония укладки «золотого» стыка, связавшего железные дороги КНР и СССР. Строительство линии Урумчи–Дружба (470 км), начатое в 1985 г., завершилось. Открыть регулярное грузовое и пассажирское движение намечалось во второй половине 1992 г. Эта линия на 2000 км короче той, что пересекает Транссиб, и, следовательно, она позволила ускорить железнодорожное сообщение между Дальним Востоком России и Западной Европой [14].

В 90-е гг. XX в. двусторонние связи получили «второе дыхание». В нашей стране произошли глобальные изменения, многое в социально-экономических процессах России и Китая имело общие черты. Экономика и транспорт Китайской Народной Республики развивались очень динамично, что являлось следствием пересмотра старых стереотипов социалистической модели развития. Поразительных успехов достигла транспортная политика китайского государства. Это, в частности, развернутое строи-

тельство метрополитенов в стране и железнодорожных сверхскоростных магистралей [17; 27].

Сотрудничество между двумя странами продолжилось в XXI в. Регулярное пассажирское движение на Цинхай-Тибетской магистрали было открыто 1 июля 2006 г. Около 550 км трассы располагалось в зоне вечной мерзлоты, для решения технических вопросов были приглашены российские инженеры, имеющие богатый опыт по сооружению железных дорог в схожих геологических условиях, в частности Байкало-Амурской магистрали. При строительстве тоннелей также пригодился опыт российских специалистов [18].

Информация, изложенная в названных печатных изданиях, наряду с другими источниками позволила автору показать широкую картину произошедших в китайской экономике перемен, проследить историю развития железнодорожной отрасли за период с 1949 г. (образование КНР) до современности [8–10; 42].

В этот период формируется новый источник информации – Интернет. Возможности электронной связи (охват огромной территории и населения, ее вездесущая мобильность, оцифровка печатных СМИ и архивов) обеспечили ей известное преимущество среди прочих средств массовой информации. Автор предлагает вниманию читателя современные данные о развитии российско-китайских отношений, источником которых являются электронные ресурсы. В 2018 г. объем перевозок между странами составил 1,3 млрд тонн. На прошедшем в 2019 г. в Санкт-Петербурге Международном экономическом форуме в ходе панельной сессии «Бизнес-диалог Россия – Китай» глава РЖД Олег Белозеров отмечал, что в 2019 г. объем грузоперевозок между Россией и КНР планируется увеличить на 20 %, а товарооборот между странами вскоре должен вырасти до 200 млрд долларов [22].

Сотрудничество в области железнодорожных перевозок и растущего товарооборота между нашими странами тесно сочетается с туризмом и образовательными программами, обучением российских и китайских студентов в вузах сопредельного государства. По данным Министерства науки и высшего образования РФ, количество китайских студентов, получающих образование в России, удвоилось за 11 минувших лет. Если в 2007 г. в российских вузах обучалось 13 639 китайских граждан, то в 2017 г. – уже 26 775 [41]. В Хабаровске в 2014/15 учебном году из 1370 обучающихся в вузах иностранных студентов 1150–1200 человек были из Китайской Народной Республики. В 2018/19 учебном году китайские студенты обучались в 32 из 39 вузов Дальневосточного федерального округа [19]. Ученые Тихоокеанского государственного университета (ТОГУ, г. Хабаровск) провели масштабное исследо-

вание, посвященное студенческим миграциям. Предварительные итоги социологического опроса показали, что четверть из обучающихся в России китайских студентов хотели бы остаться у нас, в то же время почти половина российских студентов, поступивших в китайские вузы, планируют остаться в КНР [26]. И это показатель стабильности в отношениях между нашими странами.

Музейные материалы – экспонаты, фотографии, записи в книге посещений – являются прекрасным документальным источником информации о сотрудничестве наших стран. Автор благодарит за предоставленные фото директора музея истории ДВГУПС Каберник Лидию Ивановну и предлагает вниманию читателей музейные фотодокументы.

ИЗ ФОНДОВ МУЗЕЯ ИСТОРИИ ДВГУПС (г. Хабаровск)

1958 г. Положено начало международным связям ХаБииЖТа.
На фото: четвертый слева – начальник Дальневосточной железной дороги Д.С. Сугак,
в центре – ректор ХаБииЖТа В.И. Дмитренко

Конец 50-х гг. XX в. Одна из первых делегаций китайской молодежи в Хабаровске.
На фото: первый слева – выпускник первого (1944) выпуска ХаБииЖТа Е.А. Румянцев,
в центре – представители китайской делегации с хабаровскими студентами

Подарки китайских товарищей в музее истории ДВГУПС. Конец 50-х – начало 60-х гг. XX в.

Подарок китайской делегации Даляньского института инженеров железнодорожного транспорта

ЛИТЕРАТУРА

1. Борьба за технический прогресс в Китае // Пограничный транспортник (ПТ). – 1960. – 19 мая.
2. Встреча друзей // Дзержинец. – 1957. – 12 июня.
3. Гладков, Л. Железнодорожная линия Улан-Батор–Цзинин / Л. Гладков // Железнодорожный транспорт (ЖДТ). – 1955. – № 6. – С. 89–90.
4. Дзержинец. – 1959. – 1 января; 16 сентября; 1 ноября; 5 ноября.
5. Дзержинец. – 1961. – 10 мая.
6. Дзержинец. – 1969. – Март.
7. Дни китайской науки и техники // Железнодорожный транспорт. – 1989. – № 12. – С. 72–74.
8. Ежеля, У.В. Из истории железнодорожного строительства в КНР в 50–60-е гг. XX в. (в контексте советско-китайских отношений) / У.В. Ежеля // Тихоокеанская Россия в межкультурном и общероссийском пространстве: прошлое, настоящее, будущее (Седьмые Крушановские чтения, 2011 г.). – Владивосток : Дальнаука, 2013. – С. 241–247.
9. Ежеля, У.В. Железнодорожная политика КНР в конце 70-х – 80-е гг. XX в.: стратегия и тактика успеха / У.В. Ежеля // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2013. – № 3 (39). – С. 157–163.
10. Ежеля, У.В. Железнодорожный транспорт КНР в 90-е гг. XX – начале XXI в.: экономическая природа лидерства / У.В. Ежеля, В.Л. Кузьмин // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. – 2015. – № 4. – С. 98–104.
11. Калашников, В.Д. Новая железнодорожная линия Улан-Батор–Цзинин / В.Д. Калашников, А.А. Титов // ЖДТ. – 1956. – № 1. – С. 71–72.
12. Китай // Страны мира: Краткий полит.-экон. справочник. – Москва : Политиздат, 1983. – С. 179.
13. КНР // Железные дороги мира (ЖДМ). – 1990. – № 3. – С. 69.
14. КНР // ЖДМ. – 1990. – № 5. – С. 70.
15. КНР // (ЖДМ). – 1992. – № 2. – С. 67–68.
16. Крепче гранита // ПТ. – 1960. – 1 мая.
17. Купцов, В. Дорога дружбы / В. Купцов // ПТ. – 1961. – 14 февраля.

18. *Ленский, И.* Взлететь по рельсам на Тибет / И. Ленский, С. Сазонов // Гудок. – 2014. – № 103. – 24 июня.
19. *Леонтьева, Э.О.* Китайские студенты в дальневосточных вузах: стереотипы и реальные мотивационные установки (на примере Хабаровска) / Э.О. Леонтьева. – URL: https://www.fessl.ru/docsdownloads/bookpdf/DVGNB/KNDV/KNDV_20_36.pdf (дата обращения: 18.09.2020).
20. *Лю, Чан-Хань.* Строительство железных дорог в Народном Китае / Лю Чан-Хань // ЖДТ. – 1959. – № 1. – С. 82.
21. Передовые методы труда на железных дорогах Китая // ЖДТ. – 1957. – № 10. – С. 46–48.
22. Петербургский международный экономический Форум // Парламентская газета. Издание Федерального собрания РФ. – URL: <https://www.pnp.ru/economics/obem-gruzo-perevozok-mezhdu-rossiey-i-kitaem-mozhet-uvelichitsya-na-20.html> (дата обращения: 18.09.2020).
23. Поздравления друзьям // ПТ. – 1961. – 14 февраля.
24. Крепче гранита // ПТ. – 1960. – 1 мая.
25. По Китаю (путевые заметки доцента М. Беньяковско-го) // Дзержинец. – 1956. – 28 ноября.
26. Почему китайские студенты едут в дальневосточные вузы. – URL: <https://amurmedia.ru/news/741827/> (дата обращения: 18.09.2020).
27. *Сунь, Юй-сянь.* Высокоскоростные магистрали в Китае / Сунь Юй-сянь, Чэнь Сю-фэн // ЖДТ. – 1997. – № 2. – С. 76–77.
28. *Тан, Дэй-Юань.* Железнодорожный транспорт Китайской Республики и перспективы его развития / Тан Дэй-Юань // ЖДТ. – 1957. – № 10. – С. 7–8.
29. Тихоокеанская звезда. – 1969. – Март.
30. *Тэн, Дай-Юань.* Железные дороги нового Китая // ЖДТ. – 1959. – № 9. – С. 81–86.
31. У наших друзей // Дзержинец. – 1957. – 27 февраля, 6 марта, 13 марта, 20 марта.
32. У наших китайских братьев // ПТ. – 1960. – 18 февраля.
33. Уханьский мост // Дзержинец. – 1960. – 1 июня.
34. *Чай, Мо.* Передовые методы труда на железных дорогах Китая / Чай Мо // ЖДТ. – 1957. – № 10. – С. 46–48.
35. *Чжан, Цзин-Чжи.* Новое железнодорожное строительство в Китае / Чжан Цзин-Чжи // ЖДТ. – 1957. – № 10. – С. 15–17.
36. *Ширяев, С.Л.* Культурная революция и состояние железнодорожного транспорта Китая / С.Л. Ширяев // ЖДТ. – 1969. – № 6. – С. 84–85.
37. *Яковлев, Б.В.* Технические условия проектирования железных дорог КНР / Б.В. Яковлев // ЖДТ. – 1959. – № 3. – С. 82–84.
38. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). – Ф. Р-1036. Край ТАСС. – Оп. 3. – Д. 229.
39. ГАХК. – Ф. Р-1036. Край ТАСС. – Оп. 3. – Д. 169.
40. ГАХК. – Ф. Р-1623. Хабаровский Крайком КПСС. – Оп. 1. – Д. 1592.
41. Число китайских студентов в российских вузах выросло за 11 лет в два раза. – URL: <https://ria.ru/20181218/1548177800.html> (дата обращения: 18.09.2020).
42. *Ezhelya, U.V.* Political and Economic Aspects of the Development of Railway Transport of China in 1949–2015`rs / U.V. Ezhelya // IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 463 (2018): 042090. – Dec. 2018.