

Научная статья  
УДК 94(510.1)  
doi: 10.17223/15617793/479/15

## Влияние Китайско-Восточной железной дороги на развитие сельского хозяйства на Северо-Востоке Китая

Линь Ли<sup>1, 2</sup>

<sup>1</sup> Томский государственный университет, Томск, Россия  
<sup>2</sup> Шеньянский политехнический университет, Шеньян, КНР  
<sup>1, 2</sup> 13940309208@139.com

**Аннотация.** Анализируется двоякая роль КВЖД с точки зрения развития сельского хозяйства на Северо-Востоке Китая. Исследование проблемы сфокусировано на возможном совмещении разных точек зрения историков России и Китая: от колониализма до положительных результатов и успешности процесса продвижения проекта развития экономики в самом широком смысле.

**Ключевые слова:** Китайско-Восточная железная дорога, Северо-Восток Китая, сельское хозяйство, Маньчжурия, колонизация

**Для цитирования:** Ли Л. Влияние Китайско-Восточной железной дороги на развитие сельского хозяйства на Северо-Востоке Китая // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 479. С. 139–144. doi: 10.17223/15617793/479/15

Original article  
doi: 10.17223/15617793/479/15

## Chinese Eastern Railway: Influence on the development of agriculture in Northeast China

Lin Li<sup>1, 2</sup>

<sup>1</sup> National Research Tomsk State University, Tomsk, Russian Federation  
<sup>2</sup> Shenyang Polytechnic University, Shenyang, People's Republic of China  
<sup>1, 2</sup> 13940309208@139.com

**Abstract.** The article attempts to show the role of the Chinese Eastern Railway (CER) in the development of the Northeastern lands of China at the turn of the 20th century. CER had a great influence on the development of economic and political relations between Russia and China; it had an ambiguous influence on the process of a more and more active use of lands of the four northern provinces: Heilujiang, Jilin, Liaoning, and Inner Mongolia. In addition, the study of the problem focuses on the possible combination of different points of view of historians of both countries: from colonialism to the positive results and success of the process of promoting the project of economic development in the broadest sense. While emphasizing the role of Russia which built CER and had influence on the direct expansion of the project through the construction of the Siberian branch railroad, one should not forget about Japanese interest to this region of China; their vector of influence was to control the economy and defense of Manchuria, expand their own commodity markets and solve the problem of overpopulation. After Russia's defeat for domination in the region, CER was divided and Japanese influence extended: the Manchurian part of CER south of Chanchun came to Japan. The question of CER management and its status accompanied the project from the very beginning of it, as numerous documents and studies testify. CER connected the region rich in resources with domestic and international markets, which promoted technology spread, capital development, labor force buildup in areas along the railway line. The development of agricultural resources in the Northeast not only obviated the domestic market, but also began to gradually orient to the world market. The transit of goods – and the development of industry, trade and services on this basis – facilitated the rapid emergence of modern cities. This changed the face of the Northeast. The flow of migrants from other regions of the country and from abroad, as well as the flow of foreign investments, rushed here. The combination of Japanese and Russian capital investment with the agricultural economy promoted the rise of the processing industry, and the railroad greatly facilitated the aggregation of economic resources in the Northeast, stimulating the development of agricultural resources and the resulting economic prosperity, cultural flourishing, and population growth. On the other hand, the emergence of the railroad was imbued with colonization, aggressive overtones: from the beginning of its construction, CER concentrated exclusive political, economic and military rights and interests of Japan and Russia with different degree of capitalism and different ways of economic invasion.

**Keywords:** Chinese Eastern Railway, Northeast China, agriculture, Manchuria, colonization

**For citation:** Li, L. (2022) Chinese Eastern Railway: Influence on the development of agriculture in Northeast China. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 479. pp. 139–144. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/479/15

С XIX в. Северо-Восток Китая с его богатыми природными ресурсами и превосходным географическим положением вызывал интерес России и Японии. После китайско-японской войны, в 1895 г., Цинское правительство подписало с Японией Симоносекский договор и было вынуждено уступить Ляодунский полуостров. До подписания договора одним из важных условий прекращения войны, предложенных японцами, было требование к Китаю уступить право управления железной дорогой между Тяньцзинем и Шанхайгуанем, но так как требование было излишне жестким, в итоге от него отказались [1. С. 151]. Японские планы вызвали крайнее недовольство России, и она, объединив усилия с Германией и Францией, в итоге вынудила Японию отказаться от оккупации Ляодунского полуострова.

В феврале 1891 г., когда царская Россия приняла решение о строительстве Сибирской железной дороги, планировалось построить на одной из будущих железнодорожных станций ответвление в Китай, чтобы иметь возможность «торговать непосредственно с густонаселенными провинциями Китая» [2] и упростить въезд в Китай и ведение торговли для торговцев из царской России, что облегчало экономическое проникновение России в Китай. Кроме того, Россия хотела построить южное ответвление Китайско-восточной железной дороги (КВЖД),ходящее до Люйшунькоу, и перевести Тихоокеанский флот из Владивостока в незамерзающий порт Люйшунькоу, чтобы расширить свой стратегический охват до самой южной оконечности Северо-Восточного Китая, оккупировать, таким образом, Северо-Восточный Китай и получить возможность сдерживать Японию и наблюдать за Корейским полуостровом.

В 1896 г. Ли Хунчжан в качестве императорского посланника отправился в Санкт-Петербург на коронацию Николая II. В ходе переговоров Ли Хунчжана с российским министром финансов С.Ю. Витте на первый план вышло обсуждение строительства железной дороги. Русские планировали построить Сибирскую железную дорогу через всю страну – от Москвы до Владивостока – общей протяженностью 9 288 км, охватывающую восемь часовых поясов. Однако вскоре было обнаружено, что, достигнув Забайкальского края, железная дорога должна была или обогнуть Китай, или пройти напрямую через китайские провинции Хэйлуцзян и Цзилинь, так ее можно сократить на 1 039 километров. В 1896 г. Ли Хунчжан и С.Ю. Витте подписали Союзный договор, который давал русским исключительное право на строительство КВЖД в Северо-Восточном Китае. В договоре четко говорилось, что Цинское правительство позволит царской России построить железную дорогу, которая продлит Сибирскую железную дорогу до Владивостока, чтобы в будущем была возможность быстро перевозить российские войска и военные грузы. Так с появле-

нием железной дороги была окончательно открыта последняя закрытая территория Цин [3. С. 147].

На китайском языке КВЖД также известна как Восточная Цинская железная дорога, или Железная дорога восточных провинций. Она проходила в четырех провинциях: Хэйлуцзян, Цзилинь, Ляонин и Внутренняя Монголия, и имела Т-образную форму с центром в Харбине и тремя основными линиями: Западная линия – линия Биньчжоу – от Маньчжоули до Харбина, Восточная линия – линия Биньсуй – от Харбина до Суйфэньхэ, и Южная линия – или Южно-Маньчжурская линия – от Харбина до Люйшунькоу. К 1903 г., когда строительство КВЖД было завершено и она была открыта для движения, протяженность главной железной дороги и ее ответвлений составляла 3 189 километров, или 107 станций. Более того, «каждый километр магистрали КВЖД расширял жилую зону на Северо-Востоке на 467,9 квадратных километров, а площадь жилых зон, созданных в ходе эксплуатации железной дороги и связанных с ней предприятий, приблизилась к 610 тыс. квадратных километров» [4. С. 167].

При постройке Россией КВЖД была проделана огромная инженерная работа, обработаны и подготовлены огромные площади земель в Северной Маньчжурии, кроме того, содержание железной дороги и разного рода дополнительных объектов в течение многих лет требовало немалых расходов. Это привлекло внимание Японии. В то же время японцы обнаружили, что районы вдоль железной дороги были богаты лесами и полезными ископаемыми, имели большие площади необработанных земель, которые, если направить туда поток эмигрантов, могли бы решить проблему перенаселения Японии. Если бы транспортное хозяйство Северо-Востока постепенно было монополизировано Японией, обширные источники продовольствия и промышленного сырья вдоль маршрутов могли бы позволить расширить японские товарные рынки и получить все выгоды от развития Маньчжурии. Япония полагала, что если избавить регион от российского влияния, то она могла бы полностью контролировать экономику и военную оборону Маньчжурии, а экономические выгоды и безопасность жизни и имущества усилили бы японскую национальную позицию и воплотили концепцию массовой колонизации.

Таким образом, всего через семь месяцев после завершения строительства КВЖД (август 1897 – июль 1903 г.), 8 февраля 1904 г., началась ожесточенная война между Японией и Россией за господство в Северо-Восточном Китае, в результате которой царская Россия потерпела поражение, японское влияние расширилось, что в конечном итоге вынудило Россию уступить по Портсмутскому договору часть КВЖД Японии. КВЖД была разделена между двумя странами, при этом Россия сохранила за собой северную магистраль и ответвление к северу от Чанчуньского

участка, а Япония сформировала Маньчжурскую железную дорогу к югу от Чанчуньского участка. Названия «Северная Маньчжурия» и «Южная Маньчжурия» закрепилась за территориями в ходе раздела между российскими и японскими колонизаторами. Из-за разной степени развития капитализма в Японии и России модели и степени экономического вторжения на Северо-Восток Китая у двух стран имели свои особенности, и промышленности и города в Северной и Южной Маньчжурии встали на разные пути развития. Это касалось и особенностей развития сельского хозяйства в данном регионе.

Огромные просторы Северо-Восточной равнины, ее плодородная почва и небольшое население – все это было естественными преимуществами для развития сельскохозяйственной экономики. Однако вплоть до середины XIX в. эти территории не только не имели торговых контактов с зарубежными странами, не развита была торговля, а также связь с другими рынками Китая. В начале и середине правления династии Цин сельское хозяйство на Северо-Востоке развивалось благодаря появлению здесь большого количества переселенцев, однако экономическое развитие сельского хозяйства и городов было очень медленным. К этому привели две причины. Во-первых, правительство использовало крепостное право при освоении земель на Северо-Востоке, личная зависимость и жесткая эксплуатация сдерживали развитие сельского хозяйства и предпринимательства, делая экономику менее динамичной. Во-вторых, чтобы защитить «Землю дракона» (так называли Северо-Восток Китая времен династии Цин) и обычаи маньчжуров, цинское правительство проводило в регионе политику географической и идеологической изоляции. Такого типа политика «оглупления» сильно затрудняла обмен человеческими и материальными ресурсами между Северо-Востоком и остальным Китаем, в результате чего население региона росло медленно, экономическое развитие отставало и даже не могло восстановиться до уровня династии Мин. В то время только в Шэнцзине (Шэньян) было 2 фу (административная единица, округ), 4 тин (административный район), 3 чжоу и 8 уездов, а в Цзилине и Хэйлуцзяне городов еще не было. В ответ на кризис на северо-восточной границе начиная с середины XIX в. цинский двор начал отказываться от политики изоляции, смягчал запреты, проводил политику, направленную на переселение населения для укрепления границ и освоения целинных земель с целью развития богатого Северо-Восточного района. До отмены политики ограниченный императором Айсиньгоро Ичжу (время правления 1850–1861 гг.) единственными городами, и то относительно небольшими, были Шэнцзин (Шэньян), Гуаннин, Кайюань и Аньган [5. С. 234].

После открытия порта Инкоу в 1861 г. Северо-Восток начал подвергаться «полуколонизации», особенно после открытия КВЖД, огромные пропускные мощности и удобство железнодорожного сообщения быстро изменили облик отсталой сельскохозяйственной экономики Северо-Востока и создали предпосылки для развития агроперерабатывающей промышлен-

ности. К началу XX в. цинский двор полностью снял ограничения на возделывание земель, обмерил земли, и начал привлекать людей для их обработки, формируя волну миграции на Северо-Восток с целью укрепления и развития границ. Северо-Восток, таким образом, перешел от изоляции к вынужденной открытости и активному развитию.

До этого экономика Северной Маньчжурии только «зарождалась», а когда железная дорога была открыта, открылась и среда для всякого рода новых предприятий, люди стали непрерывно переезжать в регион и развивать земледелие; в то же время русское правительство для развития путей сообщения и колонизации обеспечивало приток капитала. После открытия железнодорожного сообщения все отрасли хозяйства в Северной Маньчжурии начали развиваться, особенно сельское хозяйство. Из огромной территории, долго остающейся без должного внимания, Северо-Восток превратился в регион с процветающим сельским хозяйством. Помимо того, что были заложены прочные основы сельского хозяйства, началось стремительное, как никогда ранее, развитие торговли и промышленности. Если судить исходя из подъема сельского хозяйства, то в период от изоляции Маньчжурии до возникновения конкурентоспособности продуктов земледелия на международном рынке потребовалось всего 20 с небольшим лет, рынки остальных отраслей экономики Северо-Востока, и даже всей страны, воспользовались этим для своего развития. Перевозки в других провинциях Китая осуществлялись в основном водным транспортом, сеть которого была очень развита, а связь местных предприятий и железных дорог была небольшой. Но на Северо-Востоке, где климат холодный, земли обширны, население было немногочисленным, а рынки часто находились на значительном расстоянии друг от друга, хотя и использовали повозки, запряженные лошадьми, для замены судов, но преодолевать большие расстояния с тяжелыми грузами было неудобно, и поэтому все перевозки после появления железной дороги осуществлялись с ее помощью.

Открытие КВЖД значительно изменило транспортное положение Северо-Востока, связав богатый сельскохозяйственными продуктами регион с внутренним рынком страны и международными рынками, способствуя распространению экономических ресурсов, таких как технологии, капитал и рабочая сила, в районы вдоль железнодорожной линии, а некоторые находящиеся в наиболее выгодном географическом положении станции на базе развития торговли продуктами сельского хозяйства создали современную перерабатывающую промышленность, содействуя освоению сельскохозяйственных ресурсов Северо-Востока и развитию сельскохозяйственной экономики. Богатые сельскохозяйственные и животноводческие ресурсы Северо-Востока постепенно ориентировались на мировой капиталистический рынок, рос объем собираемой и продаваемой продукции, быстро развивалась работа зернохранилищ на станциях вдоль железнодорожной линии, формировался агропромышленный комплекс, в центре которого находились

маслобойни, винокурни, мельницы и т.д. Районы вокруг станций становились все более населенными, появлялись магазины, и постепенно преодолевались изначальные ограничения использования земли.

В период с 1908 по 1928 г. население Северо-Восточного Китая увеличилось на 60%, а количество вновь обработанных земель выросло более чем на 64%. Обширные черноземные равнины Северо-Востока давали большой урожай сельскохозяйственных культур, а поскольку эта территория была относительно малонаселенной, здесь обычно выращивались товарные культуры, что привело к высокому уровню товарности местного сельского хозяйства. К 1930 г. объем основной сельскохозяйственной продукции на Северо-Востоке достиг почти 19 млн т. Наиболее популярными сельскохозяйственными культурами этой территории были соевые бобы, пшеница, просо, сорго и кукуруза. Сельскохозяйственная продукция составляла половину от общего объема экспорта всего Северо-Востока. Кроме того, экспортировались продукты переработки сои (соевый жмых и соевое масло) в объеме около 6 млн т. Таким образом, вместе с продуктами переработки сои доля сельскохозяйственной продукции в общем объеме экспорта составляла 73% [5. С. 237].

Соевые бобы выращиваются на Северо-Востоке очень давно и отличаются хорошим качеством и высоким содержанием белка. После 1937 г. на их долю приходилось 51,67% посевных площадей всей страны. С XX в. производство сои на Северо-Востоке Китая ежегодно составляет около 60% от общего мирового производства. Соевые бобы – основной товар в сельскохозяйственной торговле Северо-Востока. Хотя процветание экономики на базе сельского хозяйства было связано с плодородием почвы, умеренно континентальным климатом и большим спросом на Дальнем Востоке и на европейских рынках, но удобные и дешевые железнодорожные перевозки сыграли решающую роль. Действительно, после строительства КВЖД железнодорожная сеть в регионе становилась все более развитой, обладая практически монополией на перевозку сельскохозяйственной продукции на Северо-Востоке. Быстро развивалась агроперерабатывающая промышленность в Фэнтяне, Фушуне, Аньдуне и Гунчжулине. Фэнтянь (современный Шэньян) имеет долгую историю городского развития, со времен династии Цин он был одним из наиболее развитых городов на Северо-Востоке, со значительным городским населением и наиболее развитой экономикой. С открытием железной дороги, город стал важным транспортным узлом на Маньчжурской железнодорожной линии, что сделало его центром распределения сельскохозяйственной продукции и способствовало подъему агроперерабатывающей промышленности.

Сочетание японских и российских вложений капиталов с сельскохозяйственной экономикой способствовало подъему современной перерабатывающей промышленности, при этом роль железнодорожного транспорта в процессе развития перерабатывающей промышленности и развития современных городов на

Северо-Востоке была двойной. Обладая такими преимуществами, как способность перевозить большие объемы, высокой скоростью перевозки, устойчивостью к погодным условиям и пунктуальностью, железные дороги вскоре заменили гужевой транспорт в качестве основного средства пассажирских и грузовых перевозок на Северо-Востоке и стали катализатором социальной и экономической мобильности. С одной стороны, появление железной дороги значительно облегчило агрегацию экономических факторов, таких как свободная рабочая сила, капитал и технологии, на Северо-Востоке, станции использовались в качестве отправных точек для распространения экономических ресурсов и иных факторов производства во внутренние районы вдоль железнодорожных линий, стимулируя освоение сельскохозяйственных ресурсов. С другой стороны, возникновение железнодорожного транспорта на Северо-Востоке было пронизано колонизаторским и захватническим подтекстом, т.е. с самого начала строительства железная дорога была не просто транспортной линией, она сосредоточила в себе исключительные политические, экономические и военные права и интересы. «Где железная дорога – там власть, все остальное – военную мощь, торговлю, право на эксплуатацию горных ресурсов, транспорт – контролирует железная дорога, имеет власть над железной дорогой – означает иметь всю власть» [3. С. 143]. И среди этой «всей власти» – власть над землей, необходимой для железных дорог, таившая огромную скрытую угрозу для развития экономики и жизни населения Северо-Востока.

После создания в 1924 г. Комитета по транспорту восточных провинций в Северо-Восточном Китае быстрыми темпами развивались собственные и самостоятельно построенные железные дороги, и к 1920-м гг. в Северо-Восточном Китае была сформирована разветвленная сеть железных дорог – более 6 200 км. Уникальные способности железных дорог, направленные на экономическое объединение регионов, также привлекали китайских торговцев и иное гражданское население, которое, собираясь в большом количестве вдоль железнодорожных линий со станциями в качестве центров, спонтанно образовывало новые поселения.

После появления КВЖД ее огромные транспортные возможности и способность к агрегации привлекли на Северо-Восток свободную рабочую силу, капитал и технологии, что в значительной мере способствовало развитию политических, экономических и культурных процессов и быстро изменило облик Северо-Восточного региона, который долгое время отставал во многих сферах развития. В то же время способность железной дороги интегрировать вокруг себя ресурсы глубоко изменила жизнь в районах вдоль ее маршрута. Транзит различных товаров с центрами на железнодорожных станциях и развивающиеся на этой основе промышленность, сельское хозяйство, торговля и сфера услуг способствовали скорому возникновению современных городов. За короткий промежуток в десять с небольшим лет сюда хлынул поток ми-

грантов из других регионов страны и из-за рубежа; развитые капиталистические страны начали активно инвестировать средства в строительство заводов и фабрик на Северо-Востоке, открывались консульства, кинотеатры, магазины и банки; национальный капитал также развивался и рос. На Северо-Востоке Китая встретились и столкнулись китайская и западная культуры, один за другим вырастали новые города, разрозненные деревни и поселки превращались в международные мегаполисы того времени. Железная дорога принесла экономическое процветание, культурный расцвет, увеличение населения и политическое разнообразие.

Но мы также должны признать, что КВЖД была результатом неравноправного договора и продуктом империалистической агрессии. Во время строительства железной дороги китайский народ был жестоко поработан, а его ресурсы разграблены. Строительство КВЖД было призвано служить целям вторжения на Северо-Восток империалистических стран. И после строительства железная дорога в значительной степени стала инструментом империалистической агрессии против Китая и наглядным проявлением притеснения Китая и утраты им суверенных прав [6. С. 64].

В существующих исследованиях влияния строительства КВЖД на историю Северо-Востока Китая китайские ученые подчеркивают агрессию и уделяют повышенное внимание колониализму, в то время как российские исследователи уделяют внимание и положительному влиянию КВЖД [7. С. 163]. Объективное положение состоит в том, что влияние развития железных дорог на колониальные и полуколониальные страны и регионы было двояким. Строительство КВЖД позволило России создать целую колониальную систему на Северо-Востоке Китая, что стало большой катастрофой для суверенитета страны и принесло немало страданий ее населению. Это нельзя упускать и необходимо глубоко раскрывать при исследовании вопроса. Однако несомненно и то, что строительство КВЖД оказало и положительное влияние на северо-восточный Китай, которое отразилось по крайней мере в следующих четырех аспектах: во-первых, оно привело к развитию сельского хозяйства, промышленности и торговли; во-вторых, создало исторические условия для распространения марксизма в Китае; в-третьих, способствовало процессу урбанизации, развитию крупных городов вдоль железнодорожной линии; в-четвертых, оно оказало существенное влияние на культуру и образование региона.

#### Список источников

1. Гэн Х. Исследование истории Русской православной церкви в Далиане и Люйшуне // *Мировая религиозная культура*. 2016. № 6. С. 149–152.
2. Китайско-восточная железная дорога // *Энциклопедия Байду*. URL: <http://baike.baidu.com/view/438146.html> (дата обращения: 10.04.2021).
3. Тянь Ф. О политической роли КВЖД в японском империалистическом вторжении в Китай // *Академический журнал Сунляо*. Социально-гуманитарные науки. 2001. № 4. С. 140–147.
4. Ян Я. Об истории наследия КВЖД и сохранении ценностей // *Культура и архитектура*. 2018. № 2. С. 164–177.
5. Хань И. Железная дорога, промышленность и расцвет городов Северо-Востока // *Исследование истории городов*. М.: Издательство литературы по общественным наукам, 2020. Вып. 42. С. 233–248.
6. Пань Ю. Исследование КВЖД – влияние строительства железной дороги на Харбин : дис. ... магистра ист. наук. Наньчанский университет, 2007. 78 с.
7. Хэн Ц. Исследование истории китайско-российских отношений: обзор «КВЖД и культура Хэйлунцзяна» // *Исследования России, Средней Азии и Восточной Европы*. 2011. № 3. С. 161–167.

#### References

1. Geng, H. (2016) Issledovanie istorii Russkoy pravoslavnoy tserkvi v Dalyane i Lyuyshune [Study of the history of the Russian Orthodox Church in Dalian and Luishun]. *Mirovaya religioznaya kul'tura*. 6. pp. 149–152
2. Baidu. (2021) *Kitaysko-vostochnaya zheleznaya doroga* [Chinese Eastern Railway]. [Online] Available from: <http://baike.baidu.com/view/438146.html> (Accessed: 10.04.2021).
3. Tian, F. (2001) Opoliticheskoy roli KVZhD v yaponskom imperialisticheskom vtorzhenii v Kitay [On the political role of the Chinese Eastern Railway in the Japanese imperialist invasion of China]. *Akademicheskij zhurnal Sunlyao. Sotsial'no-gumanitarnye nauki*. 4. pp. 140–147.
4. Yan Ya. (2018) Ob istorii naslediya KVZhD i sokhraneni tsennoy [On the history of the heritage of the Chinese Eastern Railway and the preservation of values]. *Kul'tura i arkhitektura*. 2. pp. 164–177.
5. Han, I. (2020) Zheleznaya doroga, promyshlennost' i rastsvet gorodov Severo-Vostoka [Railway, industry and the flourishing of the cities of the Northeast]. In: *Issledovanie istorii gorodov* [Study of the history of cities]. Vol. 42. Moscow: Izdatel'stvo literatury po obshchestvennym naukam. pp. 233–248.
6. Pan, Yu. (2007) *Issledovanie KVZhD – vliyanie stroitel'stva zheleznoy dorogi na Kharbin* [A study of the Chinese Eastern Railway – the impact of the construction of the railway on Harbin]. MA (History) Diss. Nanchang University.
7. Heng, Ts. (2011) Issledovanie istorii kitaysko-rossiyskikh otnosheniy: obzor "KVZhD i kul'tura Kheylyuntszyana" [A study of the history of Sino-Russian relations: A review: CER and the Culture of Heilongjiang]. *Issledovaniya Rossii, Sredney Azii i Vostochnoy Evropy*. 3. pp. 161–167.

#### Информация об авторе:

Ли Линь – магистр филологических наук, секретарь парткома института международного образования Шеньянского политехнического университета (Шеньян, КНР); аспирант кафедры российской истории Томского государственного университета (Томск, Россия). E-mail: 13940309208@139.com

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

***Information about the author:***

**L. Li**, MA (Philology), secretary of the Party Committee of the Institute of International Education, Shenyang Polytechnic University (Shenyang, People's Republic of China); postgraduate student, National Research Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation). E-mail: 13940309208@139.com

***The author declares no conflicts of interest.***

*Статья поступила в редакцию 03.04.2022;  
одобрена после рецензирования 22.06.2022; принята к публикации 30.06.2022.*

*The article was submitted 03.04.2022;  
approved after reviewing 22.06.2022; accepted for publication 30.06.2022.*