

Тун Дацюнь<sup>1</sup>

## ЮЖНО-МАНЬЧЖУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И ИССЛЕДОВАНИЯ ИСТОРИИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматривается роль Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) в территориальной экспансии Японии в Северо-Восточном Китае в 1906—1945 гг. Исследование базируется на обширной источниковой базе — архивных материалах Южно-Маньчжурской железнодорожной компании (ЮМЖК) и её филиалов в период японской колониальной экспансии в Восточной Азии. Оригинальные документы фиксируют процесс планирования и осуществления японской агрессии против Китая, являясь ключевым доказательством агрессивной экспансии и военных преступлений Японии в первой половине XX в. Данные источники охватывают военную, политическую, экономическую и культурную сферы, а также включают некоторые секретные сведения. По ряду исторических и практических причин после того, как Красная армия в августе 1945 г. начала военные действия на Северо-Востоке Китая, материалы ЮМЖК были разбросаны по разным странам мира. Это стало серьёзным препятствием для проведения комплексных исследований и эффективного использования этих уникальных исторических источников. Сегодня преодоление географических границ позволяет провести систематизацию источниковых материалов ЮМЖК и организовать совместные исследования на региональном и международном уровнях. Данная работа имеет важное научное и практическое значение для углубления изучения истории Второй мировой войны и сохранения исторической правды. Систематизация и анализ изученных материалов способствует укреплению исторической памяти населения Китая, а также обеспечению региональной стабильности.

**Ключевые слова:** Маньчжурия, Маньчжоу-Го, Япония, Южно-Маньчжурская железная дорога, Вторая мировая война.

---

<sup>1</sup> Цзилиньский центр исследований истории японской агрессии против Китая (Центр изучения документов Южно-Маньчжурской железной дороги при Академии общественных наук провинции Цзилинь), Чанчунь, Китай.

Tong Daqun<sup>2</sup>

### THE SOUTH MANCHURIA RAILWAY (SMR) AND WORLD WAR II HISTORY RESEARCH

This article examines the role of the South Manchuria Railway (SMR) in Japan's territorial expansion in Northeast China from 1906 to 1945. The study draws on a comprehensive source base — archival materials from the SMR and its branches during the period of Japanese colonial expansion in East Asia. These original documents document the planning and execution of Japanese aggression against China, providing key evidence of Japan's aggressive expansion and war crimes in the first half of the 20<sup>th</sup> century. These sources cover military, political, economic, and cultural spheres, and also include some classified information. For a variety of historical and practical reasons, after the Red Army began military operations in Northeast China in August 1945, the SMR materials were scattered across various countries. This became a serious obstacle to comprehensive research and the effective use of these unique historical sources. Today, overcoming geographical boundaries makes it possible to systematize the source materials of the South-Eastern Zheleznodorozhsky Museum and organize joint research at the regional and international levels. This work has significant scientific and practical significance for deepening the study of the history of World War II and preserving historical truth. Systematization and analysis of the studied materials contributes to strengthening the historical memory of the Chinese population and ensuring regional stability.

**Keywords:** Manchuria, Manchukuo, Japan, South Manchuria Railway, World War II.

«Уроки прошлого — залог будущего». Южно-Маньчжурская железнодорожная компания (далее — ЮМЖК) выступала основным инструментом Японии в осуществлении своей континентальной политики<sup>3</sup>. Материалы ЮМЖК являются ключевым доказательством при рассмотрении агрессивной политики и экспансии Японии в современной истории.

<sup>2</sup> Jilin Research Center on the History of Japanese Aggression against China (South Manchurian Railway Research Center, Jilin Provincial Academy of Social Sciences), Changchun, China.

<sup>3</sup> Прим. пер. В 1906 г. на основе Южно-Маньчжурской железной дороги была создана Южно-Маньчжурская железнодорожная компания (ЮМЖК, яп. 南滿洲鉄道株式会社, минамимансю:тэцудо:кабусикигайся, сокращ. 滿鉄, мантэцу). ЮМЖК, или «Мантэцу», стала главным средством политического и экономического влияния Японии в Южной Маньчжурии.

Реальные препятствия, связанные с тем, что материалы находятся в разных государствах и сильно фрагментированы, возможно преодолеть благодаря активному созданию глобальной платформы для обмена цифровыми ресурсами, а также междисциплинарному подходу при их изучении и систематизации этих материалов. Всё это поможет обобщить историю японской агрессии, способствовать формированию всеобъемлющего исторического знания, преодолевающего национальные границы, и внести вклад в процессы гуманизации.

## 1. ИЗМЕНЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОБСТАНОВКИ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ И ФОРМИРОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ ЮЖНО-МАНЬЧЖУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИИ

Исторические источники ЮМЖК представляют собой комплекс различных видов информационных документов, созданных в период японской внешней колонизации Южно-Маньчжурской железнодородной компанией («Мантэцу») и её филиалами. Эти материалы ярко отражают глобальные изменения международной ситуации в Северо-Восточной Азии в первой половине XX в.

Как известно, ЮМЖК («Мантэцу») была создана в 1906 г. в результате передела сфер влияния между Японией и Россией в итоге Русско-японской войны [1, с. 279]. Создание и развитие ЮМЖК являлось частью кардинальных изменений, происходивших в международных отношениях в Восточной Азии в первой половине XX в. В соответствии с Портсмутским мирным договором, заключённым по итогам Русско-японской войны 1904—1905 гг., Японии отошла Южно-Маньчжурская железная дорога, что стало предпосылкой для создания ЮМЖК. С самого начала своего существования компания под видом контроля эксплуатации железной дороги постоянно расширяла сферу влияния Японии в Северо-Восточной Азии, закладывая основу для последующих агрессивных действий. Компания «Мантэцу», номинально являясь

железнодорожной компанией, на самом деле была огромной агрессивной колониальной корпорацией, фактически выполняющей функции государственного политического учреждения [4; 6, p. 80—84].

ЮМЖК, будучи основным инструментом реализации Японией континентальной политики, на протяжении 40 лет не только управляла транспортной инфраструктурой, обеспечивающей жизнедеятельность Северо-Востока Китая и других регионов, но и контролировала территории, прилегающие к участкам железнодорожного сообщения — зонам, неподконтрольным китайской административной и судебной юрисдикции. Кроме того, ЮМЖК монополизировала производство на севере и северо-востоке Китая в таких отраслях, как угольная, сталелитейная, электроэнергетическая, нефтяная, химическая и сельскохозяйственная. Деятельность компании «Мантэцу» была сосредоточена на использовании ресурсной базы Китая и систематическом изучении его территорий, в частности природных условий и состава населения.

Обладая значительными логистическими мощностями и финансовыми ресурсами, извлекаемыми из промышленного и горнодобывающего секторов, а также контролируя обширные земельные угодья (сельскохозяйственные, лесные и пастбищные), компания обеспечивала комплексную инфраструктурную и информационную поддержку операциям японских вооружённых сил. Выступая в качестве стратегического партнёра в реализации экспансионистской политики Японии, компания способствовала эскалации военного конфликта и созданию условий для начала полномасштабных боевых действий на территории Китая.

Например, японская армия при планировании инцидента у моста Лугоуцяо 7 июля 1937 г. получала активную помощь от ЮМЖК<sup>4</sup>. В этот период «Мантэцу» выделила свыше 5200 пассажирских и грузовых вагонов для обеспечения военно-транспортных нужд компании в северной части

<sup>4</sup> Прим. пер. Инцидент у моста Лугоуцяо 7 июля 1937 г. (инцидент у моста Марко Поло) — вооружённый конфликт между китайскими и японскими войсками, ставший поводом для Японии начать Японо-китайскую войну (1937—1945 гг.).

Китая. Силами компании велись работы по восстановлению железных дорог, систем водоснабжения и связи, кроме того, компания направляла своих сотрудников для участия в военных действиях на бронепоездах. Помимо оказания логистической поддержки, ЮМЖК осуществляла выплаты компенсаций пострадавшим в боях японским военнослужащим, с этой целью были разработаны единые правила, регламентирующие порядок начисления этих выплат.

Деятельность «Мантэцу» сопровождалась формированием обширной и структурированной документальной базы. Особая источниковедческая ценность материалов компании обусловлена их аутентичностью, официальным статусом и системным характером. В отличие от разрозненных частных заметок и архивов, данный корпус источников не ограничивается операционной документацией отдельного предприятия. Он представляет собой результат целенаправленного создания и систематизации документов, что осуществлялось в рамках полномочий компании «Мантэцу» как государственного политического агентства<sup>5</sup>. Речь идёт о формировании «масштабного свода документальных свидетельств»<sup>6</sup> (*шилу даси*, 实录大系. — Прим. пер.)<sup>7</sup>, охватывающего военную, политическую, экономическую и культурную сферы. В частности, данные разведывательных служб ЮМЖК, которая считается в экспертном сообществе одним из крупнейших центров сбора данных в XX в., служили целям государственной стратегии Японии по внешней экспансии. Данный массив документов является ключевым корпусом источников для изучения японской политики в регионе и обладает высокой научной ценностью.

<sup>5</sup> Прим. пер. Государственные политические агентства (яп. 国策会社, *кокусаку кайся*) представляли собой государственно-частные корпорации, задача которых состояла в реализации государственного курса, направленного на экспансию с целью освоения ресурсов, развития инфраструктуры и подготовки к войне.

<sup>6</sup> Термин *шилу даси* (кит. 实录大系) объединяет понятие из китайской историографии *шилу* (实录, «правдивые записи императорских дел») и заимствованный из японского языка термин *даси* (大系, «большая серия», «систематизированный свод»).

<sup>7</sup> Прим. пер. В данном контексте *шилу даси* обозначает комплексную, хронологически последовательную фиксацию событий и сбор данных, осуществлявшийся структурами ЮМЖК.

## 2. МАТЕРИАЛЫ ЮЖНО-МАНЬЧЖУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОМПАНИИ КАК КЛЮЧЕВОЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВО АГРЕССИВНОЙ ЭКСПАНСИИ И ВОЕННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ЯПОНИИ

Документы компании «Мантэцу» отражают процесс планирования и ведения военных действий Японии на территории Китая. Данные материалы, создававшиеся участниками событий в режиме реального времени, фиксируют военные преступления Японии. В частности, в служебном документе «Южно-Маньчжурская железная дорога и Маньчжурский инцидент», отмеченном грифом «секретно», детально зафиксирована степень вовлечённости ЮМЖК в подготовку и осуществление инцидента 18 сентября 1931 г.<sup>8</sup> Тесное взаимодействие компании с японской армией подтверждается другим документом «Мантэцу» — благодарственным письмом командующего Квантунской армии генерала Сигэру Хондзё от 22 октября 1931 г. В нём генерал выражает признательность президенту ЮМЖК Утида Косай за оперативную выплату средств семьям раненых и погибших в боях японцев. Это свидетельствует о признании японской армии значительной роли, которую сыграла компания в ходе интервенции в Китай. Данный документ подтверждает, что «Мантэцу» функционировала как учреждение, принимавшее непосредственное участие в актах агрессии Японии [9].

В октябре 1935 г. ЮМЖК разработала документ «Руководящие принципы экономического развития Северного Китая». Содержание документа подтверждает, что «Мантэцу» рассматривала долгосрочную эксплуатацию и колонизацию региона на уровне стратегического планирования. Практическим воплощением этой стратегии стали научные изыскания Института геологических исследований компании; в них детально фиксировались запасы минеральных ресурсов и перспективы

<sup>8</sup> Прим. пер. Инцидент 18 сентября 1931 г., также известный как Мукденский инцидент, — подрыв японскими войсками железнодорожных путей вблизи г. Мукдена (в наст. вр. Шэньян), за которым последовали оккупация Японией Маньчжурии и создание марионеточного государства Маньчжоу-Го.

их разработки в различных провинциях Китая. Впоследствии данные материалы стали для Токио своего рода дорожной картой по захвату природных ресурсов Китая, напрямую обеспечивая колониальную экспансию Японии.

К концу 1930-х гг. Северо-Восток Китая стал жизненно важной составляющей японской экономики. В регионе производилось 64% угля, потребляемого в Японии, а ЮМЖД превратилась в «экономическую артерию», поддерживающую функционирование японской экономики. В архивах и документах компании сохранился массив документов, свидетельствующих о разграблении природных ресурсов Китая, в частности, отчёты о добыче угля в г. Фушуне, статистические данные по производству металлов на Аньшаньском металлургическом заводе и другие документы. В этих материалах подробно описаны виды ресурсов, которые Япония вывозила из Северо-Восточного Китая, объёмы их добычи и маршруты транспортировки [3, р. 88—91].

Разведывательные данные и планы развёртывания японских войск, хранившиеся в архивах ЮМЖК, раскрывают эволюцию японской «стратегии продвижения на север» в годы Второй мировой войны. Ключевое значение имеют такие секретные документы, как «Пятилетняя история Муданьцзянского железнодорожного управления» и «Протокол заседания директоров железнодорожного управления», состоявшегося в ноябре 1941 г. Из содержания вышеуказанных материалов следует, что после вторжения нацистской Германии в Советский Союз в 1941 г. Япония планировала напасть на СССР в том же году в период с 30 июля по 15 сентября. В рамках подготовки к операции на территории марионеточного государства Маньчжоу-Го была проведена всеобщая мобилизация, все имеющиеся в распоряжении силы были оперативно сосредоточены вблизи советской границы для вторжения. Проводились многочисленные «специальные манёвры» (так во внутренней документации назывались мероприятия, направленные на подготовку к вторжению), которые подразумевали в том числе и дезинформацию противника. Японский историк Тояма Сигэки в изданной в 1959 г. работе «История Сёва» отмечает: «Менее чем за два месяца Япония сосредоточила на границе с СССР беспрецедентную в истории императорской

армии группировку сил и военную технику». Она насчитывала 710 тыс. военнослужащих Квантунской армии, что составило треть от общей численности японской армии того периода, и 600 самолётов [10, с. 248].

В этот период ЮМЖК, выступая материально-технической базой Квантунской армии, всеми возможными средствами обеспечивала колоссальную военную группировку бесперебойным транспортным сообщением, ресурсами и разведывательной поддержкой. Особую роль компания сыграла в ходе боёв на Халхин-Голе в 1939 г.; в кратчайшие сроки «Мантэцу» привлекла большое количество транспортных средств, организовала переброску войск и материально-технических ресурсов для поддержки Квантунской армии в военных действиях против Советского Союза. Важное место в массиве разведывательных данных занимают выпуски бюллетеня «О советско-немецкой войне», хранящиеся в настоящее время в Центре изучения документов ЮМЖД при Академии общественных наук пров. Цзилинь. Эти материалы практически в режиме реального времени снабжали японское командование сведениями о ходе боевых действий на территории СССР в период с июня по сентябрь 1941 г., а также данными о мобилизации в Советском Союзе. Такие подробные оперативные сводки представляют уникальную ценность для исследования японской разведывательной деятельности против СССР. Однако начало войны на Тихом океане вынудило японское командование пересмотреть приоритеты: элитные подразделения Квантунской армии начали перебрасывать на южное направление для поддержки наступательных операций в Юго-Восточной Азии. В документах ЮМЖК представлен план по осуществлению этого дислоцирования военных сил.

После начала войны на Тихом океане в 1941 г. значимость ресурсов Северо-Востока Китая для японской экономики возросла. ЮМЖД стала связующим звеном в логистике, обеспечивая поставки угля, стали и продовольствия в Японию. В этот период ЮМЖД сыграла ключевую роль в работе «ресурсной транзитной линии», поддерживая жизнеспособность военной машины Японии. В частности, «Отчёт о работе совещания руководителей подразделений» от 30 ноября 1942 г. подтверждает, что компания,

следуя директивам японского правительства, перестроила систему сухопутных перевозок для решения задач военного времени.

Материалы ЮМЖК демонстрируют, что после оккупации Японией Сингапура, Филиппин и других территорий компания направила в эти регионы техническую миссию для восстановления и эксплуатации железнодорожных веток.

Книга «Последний президент ЮМЖК Мотоки Ямазаки», подготовленная Японской ассоциацией истории ЮМЖД на основе интервью и воспоминаний сотрудников компании, фиксирует атмосферу хаоса и процесс окончательного краха ЮМЖК и Квантунской армии после объявления победы Советского Союза в войне против Японии в августе 1945 г.

### 3. ЗНАЧЕНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ИСТОРИИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

После Второй мировой войны документы ЮМЖК оказались в разных странах: Китае, Японии, США и России. Распределенность документов по разным регионам определяет специфику работы с ними сегодня. В этой связи международная интеграция данных и проведение совместных междисциплинарных исследований имеют особое значение. Это необходимо для глубокого анализа деятельности компании, особенно в контексте истории Второй мировой войны.

Архивное наследие ЮМЖК в Китае сосредоточено между 57 организациями: государственными архивами, научно-исследовательскими центрами, а также различными библиотеками в 10 провинциях и автономных районах. Видное место в ряду этих организаций занимает Цзилиньский центр исследований истории японской агрессии против Китая (Центр изучения документов ЮМЖД при Академии общественных наук пров. Цзилинь)<sup>9</sup>. На долю этого учреждения приходится

<sup>9</sup> Цзилиньский центр исследований истории японской агрессии против Китая (Центр изучения документов Южно-Маньчжурской железной дороги при Академии общественных наук пров. Цзилинь) был основан в 2016 г.

около 50% всех материалов ЮМЖК, хранящихся в КНР. Центр ведёт масштабную работу по систематизации фондов, в частности, его сотрудниками был подготовлен «Сводный каталог китайских коллекций материалов ЮМЖД». Архив пров. Ляонин является ключевым депозитарием материалов ЮМЖД в Китае, прежде всего её корпоративных фондов. Значительный массив документов «Мантэцу» сосредоточен и в Даляньской городской библиотеке — одной из крупнейших в стране. За пределами Китая ценные документы, включая протоколы принятия решений высшим руководством в период японской экспансии, хранятся в японских центрах: Национальном архиве Японии Азиатском институте экономических исследований. Часть архивов, вывезенных после Второй мировой войны, находится в Библиотеке Конгресса США. Кроме того, в государственных архивах РФ хранятся отдельные архивы Квантунской армии и ЮМЖД, захваченные советскими войсками в 1945 г.

В целях преодоления проблемы фрагментации и ограниченного доступа к материалам ЮМЖК в послевоенный период автор предлагает реализовать комплекс мер:

- наладить трансграничное сотрудничество для систематизации архивов и их интеграции в единое информационное пространство;
- внедрить международные стандарты описания, что позволит создать глобальную базу данных с поддержкой унифицированного многоязычного поиска;
- цифровизировать и наладить свободный обмен данными, чтобы сформировать комплексную «цифровую карту» наследия ЮМЖД, что критически важно для реконструкции исторического облика японской колониальной экспансии.

Значительный объём и неоднородность материалов ЮМЖД требуют выхода за рамки узких дисциплин и поиска инновационных методов интеграции знаний. Только междисциплинарный подход позволит в полной мере раскрыть научный потенциал этих документов. Так, синтез истории и теории

---

Его предшественник — филиал Китайской академии наук пров. Цзилинь — стал первым научным исследовательским институтом в Китае (с 1958 г.), специализирующимся на сборе, систематизации и изучении исторических материалов ЮМЖК.

международных отношений при анализе фондов ЮМЖК поможет глубже понять механизмы японской экспансии и по-новому взглянуть на динамику процессов в Восточной Азии в XX в. Это способствует формированию целостного исторического нарратива и позволит преодолеть ограниченность традиционных подходов к изучению внешней политики.

Другим перспективным направлением является изучение истории разведки и процесса принятия военных решений. Анализ данных Департамента расследований ЮМЖК позволит реконструировать разветвлённую систему сбора и обработки информации, контролируемую Японией посредством агентств государственной политики. Подобные исследования могут указать, какую роль сыграла разведка в планировании военных операций, и помочь понять систему функционирования военной машины Японии в данный период.

Кроме того, материалы ЮМЖД, касающиеся китайских рабочих, строительства заводов и шахт, а также эксплуатации ресурсов, могут быть подтверждены или дополнены результатами археологических исследований объектов промышленной инфраструктуры ЮМЖД, например, Аньшаньского металлургического завода и Фушуньских угольных копий. Применение метода двойного доказательства позволит объективно восстановить картину жестокой эксплуатации китайского населения японской колониально-промышленной системой<sup>10</sup>.

Систематизация и междисциплинарное изучение материалов ЮМЖК имеют принципиальное значение для сохранения исторической памяти и противодействия историческому ревизионизму. Сегодня на фоне попыток продвижения японскими правыми силами таких стремящихся оправдать японскую агрессию концепций, как «теория строительства Маньчжурии» или «оправдательная трактовка Великой Восточноазиатской войны», архивы ЮМЖК приобретают статус ключевых материалов. Являясь первоисточниками, созданными непосредственно колониальной администрацией, эти документы обладают неопровержимой

<sup>10</sup> Метод двойного доказательства, предложенный китайским учёным эпохи Цин Ван Говэем, предполагает подтверждение исторических фактов посредством привлечения двух типов источников: археологических находок и письменных исторических источников.

доказательной силой. В них беспристрастно зафиксированы факты японской агрессии, разграбления ресурсов и жестокой эксплуатации местного населения, что делает фальсификацию исторических фактов невозможной. Систематизация и введение этих материалов в международный научный оборот создадут прочный фундамент для защиты памяти об итогах Второй мировой войны и укрепления региональной стабильности.

Кроме того, в материалах ЮМЖК задокументированы факты не только преступлений японской армии, но и героического сопротивления китайского народа с уникальной точки зрения — с позиции непосредственных участников и наблюдателей из японской колониальной системы. Примером может служить документ «Оценка силы сопротивления Китая», подготовленный инспекционными органами ЮМЖК в 1940-х гг. Данный источник предоставляет новые доказательства при изучении роли китайской нации в антияпонском сопротивлении, а также подтверждает роль Коммунистической партии Китая как ядра и ведущей силы сопротивления.

Таким образом, материалы Южно-Маньчжурской железнодорожной компании являются неотъемлемой частью исторических источников по изучению Второй мировой войны. Их систематизация и междисциплинарный анализ позволяют не только расширить источниковую базу исследований по данной тематике, но и глубже осмыслить исторические процессы того периода. Исследовательский потенциал этих документов имеет принципиальное значение для защиты исторической правды и противодействия ревизионизму, выступая залогом сохранения мира и стабильности в регионе.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Досовицкая В.В. Южно-Маньчжурская железнодорожная компания в первой половине XX в. // Вестник Института востоковедения РАН. 2020. № 2. С. 277—283.
2. Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-Го — сырьевая и промышленная база Японии. Вып. VII. Пути сообщения. Чита: [б.и.], 1944. 29 с.
3. Chen Tsu-yu. The South Manchurian Railway Company and the Mining Industry: The Case of the Fushun Coal Mine. *Cross-Currents: East Asian History and Culture Review*. 2015. No. 16. P. 77—101.

4. Economic Construction Program of Manchukuo. Issued on Its First Anniversary by the Manchukuo Government March 1, 1933. New York: New York Office of the South Manchuria Railway Company, 1933. 15 p.
5. Economic History of Manchuria. Seoul: Bank of Chosen, 1920. 304 p.
6. Manchoukou. Handbook of Information. Hsiking: Bureau of Information and Publicity Department of Foreign Affairs Manchoukou Government, 1933. 162 p.
7. Second Report on Progress in Manchuria to 1930. Dairen: South Manchurian Railway Company, 1931. 307 p.
8. 中华民国史.第八卷, 1932—1937 上 = История Китайской Республики. Том 8. 1932—1937 (Часть 1). Пекин:中华书局, 2011. 842 с.
9. 武向平. 满铁与国联调查团研究 = У Сянпин. Исследование Южно-Маньчжурской железной дороги и Следственной комиссии Лиги Наций. Пекин:社会科学文献出版社, 2015. 245 с.
10. 遠山茂樹, 今井清一, 藤原彰. 昭和史 = Сигэки Тояма, Сейичи Имаи, Акира Фудзивара. История эпохи Сёва. Токио: 岩波書店, 1959. 326 с.

## REFERENCES

1. Dosovitskaya V.V. Yuzhno-Man'chzhurskaya zheleznodorozhnaya kompaniya v pervoy polovine XX v. [South Manchuria Railway Company in the First Half of the 20<sup>th</sup> Century]. *Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN*, 2020, no. 2, pp. 277—283. (In Russ.)
2. Kara-Murza G.S. *Man'chzhou-Go — syr'evaya i promyshlennaya baza Yaponii. Vyp. VII. Puti soobshcheniya* [Manchukuo — Japan's Raw Materials and Industrial Base. Part VII. Communication Routes]. Chita, sine nomine, 1944, 29 p. (In Russ.)
3. Chen Tsu-yu. The South Manchurian Railway Company and the Mining Industry: The Case of the Fushun Coal Mine. *Cross-Currents: East Asian History and Culture Review*, 2015, no. 16, pp. 77—101. (In Eng.)
4. *Economic Construction Program of Manchukuo. Issued on Its First Anniversary by the Manchukuo Government March 1, 1933*. New York, New York Office of the South Manchuria Railway Company Publ., 1933, 15 p. (In Eng.)
5. *Economic History of Manchuria*. Seoul, Bank of Chosen Publ., 1920, 304 p. (In Eng.)
6. *Manchoukou. Handbook of Information*. Hsiking, Bureau of Information and Publicity Department of Foreign Affairs Manchoukou Government Publ., 1933, 162 p. (In Eng.)
7. *Second Report on Progress in Manchuria to 1930*. Dairen, South Manchurian Railway Company Publ., 1931, 307 p. (In Eng.)
8. 中华民国史.第八卷, 1932—1937 上 [History of the Republic of China, vol. 8, 1932—1937 (Part 1)]. Beijing, 中华书局 Publ., 2011, 842 p. (In Chin.)
9. 武向平. 满铁与国联调查团研究 [Wu Xiangping. Research on the South Manchuria Railway and the League of Nations Investigation Team]. Beijing, 社会科学文献出版社 Publ., 2015, 245 p. (In Chin.)
10. 遠山茂樹, 今井清一, 藤原彰. 昭和史 [Shigeki Toyama, Seiichi Imai, Akira Fujiwara. Showa History]. Tokyo, 岩波書店 Publ., 1959, 326 p. (In Jap.)

Дата поступления в редакцию 07.10.2025