

**Елена Анатольевна Медведева<sup>1</sup>**

medvedeva.ea@dvfu.ru

**Светлана Петровна Соболевская<sup>2</sup>**

sobolevskai@bk.ru

# ОБЪЕКТЫ РОССИЙСКОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ В РАЗВИТИИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ ХАРБИНА

Статья посвящена характеристике российского культурного наследия в Харбине, связанного с историей русской эмиграции в Китае и советско-китайскими отношениями. Авторами обобщён материал о создании и дальнейшем существовании различных архитектурных сооружений и культурных объектов, возведённых в эпоху влияния Российской империи и Советского Союза в Китае. Для туристического маршрута, отображающего важнейшие события разных исторических периодов и ярко представляющего Харбин как город на стыке двух культур — русской и китайской, — предложены следующие объекты: Харбинский железнодорожный вокзал; храм Иверской иконы Божией Матери; Софийский собор; парк Чжаолинь; Парк культуры (Новое кладбище); Русский Арбат (ул. Чжунъян) с находящимися там зданиями торговых домов Мацуура, «Кунст и Альберс», «И.Я. Чурина и К°», Иосифа Каспе с отелем «Модерн»; Парк имени Сталина и набережная р. Сунгари; Музей бактериологического оружия «Отряд 731». Авторы подчёркивают, что Харбин обладает уникальным потенциалом для привлечения туристов из обеих стран. Статья также затрагивает историю возникновения Харбина, связанную со строительством Китайско-Восточной железной дороги, и описывает жизнь русской диаспоры в городе. В заключение авторы отмечают, что развитие туристических маршрутов по объектам российского культурного наследия будет способствовать укреплению культурных связей между РФ и КНР и привлечению большего числа туристов в Харбин.

**Ключевые слова:** туризм, цивилизация, Харбин, Китай, Россия, Хэйлунцзян.

<sup>1</sup> Дальневосточный федеральный университет, Владивосток, Россия.

<sup>2</sup> Дальневосточное отделение Русского географического общества, Владивосток, Россия.

**Elena A. Medvedeva<sup>3</sup>**

medvedeva.ea@dvfu.ru

**Svetlana P. Sobolevskaya<sup>4</sup>**

sobolevskai@bk.ru

## OBJECTS OF RUSSIAN CULTURAL HERITAGE IN THE DEVELOPMENT OF HARBIN'S TOURISM INDUSTRY

The article focuses on the Russian cultural heritage in Harbin, associated with the history of Russian emigration to China and Soviet-Chinese relations. The authors summarise the material on the history of creation and further existence of various architectural structures and cultural objects linked to the influence of the Russian Empire and the Soviet Union in China. In order to highlight and illustrate the most significant events across different historical periods of Harbin, the authors suggest the tourist route should encompass the following sites: Harbin Railway Station, the Church of the Iveron Icon of the Mother of God, St. Sophia Cathedral, Zhaolin Park, Park of Culture (New Cemetery), the “Russian Arbat” (Zhongyang Street) with its buildings such as the Matsuura Trading House, “Kunst & Albers”, “I.Ya. Churin & Co.”, Joseph Kaspe’s Modern Hotel, Stalin Park, the Sungari River embankment, and the Bacteriological Weapons Museum “Unit 731”. These sites reflect pivotal historical events and cultural layers tied to both the Russian Empire and China. The authors emphasize Harbin’s unique potential as a cultural intersection to attract tourists from both countries. The article also addresses Harbin’s origins, which were linked to the construction of the Chinese Eastern Railway, and describes the life of the Russian diaspora in the city. In conclusion, the authors assert that developing tourist routes centered on Russian cultural heritage will strengthen cultural ties between Russia and China and boost tourism to Harbin.

**Keywords:** tourism, civilization, Harbin, China, Russia, Heilongjiang.

**А**ктуальность данной работы обусловлена увеличением потока российских туристов в Китай. Это вызвано несколькими факторами, такими как снятие пандемийных ограничений и введение антироссийских санкций Запада. Одним из наиболее востребованных направлений стал Харбин — китайский город с русской душой.

Такие проблемы, как архитектура зданий Харбина, православные храмы, история возникновения Харбина и русской эмиграции, повседневная жизнь жителей города, исследованы уже достаточно подробно. Г.В. Мелихов, известный советский китаевед, в работе «Маньчжурия далёкая и близкая», имеющей широкую документальную основу, рассказывает о постройке русскими и китайскими строителями

---

<sup>3</sup> Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

<sup>4</sup> Far Eastern Branch of the Russian Geographical Society, Vladivostok, Russia.

Китайско-Восточной железной дороги, закладке города Харбина, жизни и быте первых поселенцев в Маньчжурии. Автор отмечает, что продуманная политика администрации КВЖД в отношении местного населения, полное признание и поддержка его прав и интересов привели к быстрому росту доверия китайского населения к строителям дороги и создали в отношениях между ними атмосферу сотрудничества, способствовавшую общему успеху постройки дороги [17, с. 54]. Работа Е.П. Таскиной «Русский Харбин» раскрывает малоизвестные страницы истории русского дальневосточного зарубежья первой половины XX в. Книга состоит из шести тематических разделов: страницы истории Харбина; организация высшего русского образования; литературная жизнь; театральный и музыкальный Харбин; русские художники; спортивная жизнь русского Харбина [23]. И.К. Капран воссоздаёт картину условий повседневной жизни (жильё, одежда, питание, лечение) русского населения на фоне политического и экономического развития русского Харбина и полосы отчуждения КВЖД. Достоинством данной работы является то, что хронологические рамки исследования включают в себя весь период существования русской колонии в Маньчжурии с 1898 г., с момента строительства Харбина до исхода русских жителей в 50-х гг. XX в. [10]. А.А. Забияко в монографии «Ментальность дальневосточного фронтира: культура и литература русского Харбина» исследует особый тип ментальности, сформировавшийся в условиях этнограционных и этносоциальных трансформаций начала XX в. [9]. Книги А.А. Хисамутдинова позволяют составить представление о причинах эмиграции русских за столетний период (60-е гг. XIX — 80-е гг. XX в.) и характеризуют процесс их адаптации в новых местах. Монография «Следующая остановка — Китай: из истории русской эмиграции» посвящена истории русского присутствия в Китае, начиная с основания Харбина и до исхода русских в 1960-е гг. прошлого века [29]. Самой значительной работой, продвинувшей исследование истории восточной ветви русской эмиграции, считается «Российская эмиграция в Китае: Опыт энциклопедии». Она содержит более тысячи статей о деятельности представителей первой волны российской эмиграции в Китае (1917—1950-е гг.), из них около 300 персоналий [28].

Работа А.М. Буякова «Знаки и награды российских эмигрантских организаций в Китае (Дайрен, Тяньцзинь, Харбин, Хуньчунь, Цинаньфу, Шанхай), 1921—1949 гг.» посвящена истории данных организаций в 1920—1940-е гг., в частности их нагрудных и памятных знаков и жетонов [4]. В монографии О.И. Кочубей и В.Ф. Печерицы представлена характеристика военно-политической и хозяйственной деятельности россиян в Маньчжурии. Авторы полагают, что русская эмиграция значительно повлияла не только на экономическую ситуацию, но и на политическую, культурную и духовную жизнь Маньчжурии [11].

Е.Е. Аурилене в книге «Российская диаспора в Китае: Маньчжурия. Северный Китай. Шанхай (1920—1950-е гг.)» выделяет три центра расселения русских в Китае и отмечает, что к середине 1930-х гг. эмигрантская колония в Маньчжурии сформировалась в устойчивую национальную общину, но без единого механизма управления [3]. Монографии Н.П. Крадина и С.С. Левошко, посвящённые вкладу русских архитекторов в градостроительство Маньчжурии, стали заметным явлением в изучении культурного наследия дальневосточного русского зарубежья [13; 14]. Н.П. Крадин рассматривает малоизвестные аспекты развития русской архитектуры в Маньчжурии периода строительства и функционирования КВЖД, анализирует характер и стилистические особенности русских построек, творчество российских архитекторов, а также церковное православное зодчество [13].

Цель настоящего исследования — разработать тематический туристический маршрут по Харбину, в котором были бы представлены объекты материальной культуры города, относящиеся к нескольким культурно-историческим пластам — Российской империи / СССР, Китаю / КНР.

Причиной появления и роста Харбина стала КВЖД. Она проходила по территории Северо-Восточного Китая и была построена Российской империей в 1897—1903 гг. по русско-китайскому договору 1896 г. Для России договор знаменовал «перемещение центра тяжести российской дальневосточной политики с граничных вопросов и развития торговых отношений в сторону экономического и политического проникновения в Китай, получения прав экстерриториальности и консульской юрисдикции, всевозможных концессий, а также льгот и привилегий для русских предпринимателей» [1]. Первыми жителями Харбина стали строители КВЖД. Большинство исследователей истории русского Харбина выделяют этот фактор как основополагающий в социально-экономическом развитии города. Большая часть архитектурных объектов русского Харбина создана в имперский период.

Согласно описанию справочной книжки, изданной Коммерческой частью по приказанию управляющего КВЖД в 1904 г., молодой город выглядел так: «Харбин, представляющий ещё пять лет тому назад ничтожную китайскую деревушку, приютившуюся у ханшиннаго (водочного) завода, в настоящее время является сравнительно крупным торговым и административным центром» [22, с. 5]. Под город и его будущие пригороды железнодорожная администрация выделила 5600 десятин земли. Из этого количества в 1903 г. под частные застройки было отведено 91,5 десятин земли: для 857 усадеб под торговые и промышленные заведения (табл. 1). В период до Первой мировой войны отмечалось лихорадочное строительство каменных домов. Сносу подлежали временные деревянные и глинобитные строения, изначально возводившиеся с условием их сноса по первому требованию.

Таблица 1

**Распределение по районам Харбина земельных участков под строительство торговых и промышленных заведений в период с 1897 по 1903 г.**

Район Харбина	Кол-во десятин	Кол-во усадеб
Пристань	71,6	701
Старый Харбин	13,0	111
Новый Харбин	6,9	45

Сост. по: [22, с. 6].

Территории, наиболее застраиваемые торговыми и промышленными объектами, располагались в районе Пристань. Земли отдавались частным лицам в долгосрочную аренду. Торги проходили достаточно бойко. Участки с максимальной стоимостью оценивались в 90 руб. за кв. сажень (2,13 м). В числе возведенных в Харбине домов было немало двух- и трёхэтажных каменных зданий красивой архитектуры.

Высокие темпы строительства являлись следствием быстрого заселения полосы отчуждения КВЖД: «Ещё очень недавно, летом 1902 г., во всех посёлках Харбина, по свидетельству Всеподданнейшего доклада Министра Финансов о поездке на Дальний Восток, проживало свыше 30 000 чел.» [22, с. 6]. По проведённой 15 мая 1903 г. переписи населения Харбина и всех прилегающих к нему населённых пунктов, жителей уже насчитывалось 44 636 чел. (табл. 2).

Данные табл. 2 свидетельствуют, что Новый Харбин, аутрайдер при распределении земельных участков под строительство торговых и промышленных объектов, являлся самым густонаселённым районом города. Данные переписи 1903 г. позволяют составить представление о подданстве и занятиях населения Харбина: русских подданных насчитывалось 15 579, китайских — 28 338, «жители прочего подданства едва ли составляют 1,5% общего числа, причём больше 1% приходилось на японцев, которых по переписи было 462, преимущественно женщин». Служащие и рабочие на КВЖД составляли 15 454 чел., военные — 3479, торговцы — 5641, иждивенцы, живущие на средства родителей или родных, а также малолетние — 18 956 [22, с. 7].

С началом эксплуатации железной дороги и торговово-промышленным развитием полосы отчуждения КВЖД, а также с привлечением персонала из Европейской части России и Сибири население Харбина увеличилось до 70 тыс. чел. [22, с. 7].

Таблица 2

**Численность населения Харбина по данным переписи 15 мая 1903 г. с распределением по частям города**

Район Харбина	Кол-во чел.
Старый Харбин	4 688
Пристань	16 848
Новый Харбин	23 100

Сост. по: [22, с. 7].

На рубеже XIX—XX вв. районы Харбина и жизнь в них имели ряд особенностей. Старый Харбин, служивший первым приютом для строителей дороги, с упразднением Строительного управления прекратил своё развитие, новые дома больше не возводились, а старые представляли собой временные глинобитные строения. В Старом Харбине имелась временная школа, первая русская школа в Маньчжурии, и планировалось построить новую школу для детей военных; была временная церковь на 150 чел., которую в дальнейшем предполагалось заменить постоянной. С 1 июня 1898 г. действовала метеорологическая станция [22, с. 8].

Новый Харбин, предназначенный стать городским деловым центром, располагался на возвышенности с двумя пологими склонами. Здесь размещались служебные и общественные здания, Управление дороги, железнодорожный вокзал, почтово-телефрафные конторы, многочисленные гостиницы, мужское и женское коммерческие училища, Техническое училище и общежития; была открыта новая школа для мальчиков и девочек, а также железнодорожная больница на 160 кроватей с амбулаторией и аптекой. В 1900 г. в этом районе построили православную Св. Николаевскую церковь в древне-вологодском стиле на 500 прихожан. В дальнейшем на отведённой по плану площади планировалось возвести каменный собор [22, с. 8].

Территория Нового города, предназначенная для частных домов, застраивалась каменными зданиями, так были построены частная типография, мужское и женское училища с курсом прогимназии, гостиницы и аптека. На главной улице Нового Харбина, Большом проспекте, на старом кладбище из гранита был воздвигнут изящный памятник часовня в честь воинов, погибших в 1900 г. во время Боксёрского восстания 1898—1901 гг. [22, с. 9].

Пристань была наиболее оживлённой в торговом и промышленном отношении частью города и располагалась в низменном котловане старого русла р. Сунгари. Число торговых заведений здесь быстро увеличивалось. Кроме Китайской улицы, они располагались на примыкающей к ней Новостроящейся и значительно выделялись среди лавочек китайских торговых рядов. Для этого района было особенно характерно соседство Европы с Азией: рядом с элегантными зданиями в стиле модерн наблюдалось множество китайских фанз, часто наскоро сколоченных или полуразвалившихся. Преобладающим населением Пристани были рабочие и коммерческие служащие. Здесь располагались рестораны, столовые, харчевни, ночлежные дома, чайные, бани, прачечные и гостиницы.

В районе Пристань на частные средства построили три театральных здания, два из них — для китайских спектаклей, третье — в Общественном саду для гастролей русских театральных трупп. Кроме того, имелась сцена при местном клубе Коммерческого собрания и два здания для цирковых представлений.

Недалеко от берега Сунгари находилось Благовещенское подворье, и при нём — временная православная церковь, которую в дальнейшем предполагалось заменить каменной. При железнодорожных мастерских Управление дороги построило школу [22, с. 9].

Н.П. Крадин в книге «Харбин — русская Атлантида» пишет об архитекторах и планах застройки города: «Харбин начинали строить архитекторы А.К. Левтеев, В.К. Вельс, И.И. Обломиевский и др. И если Левтеев считается первым строителем Харбина, то сменивший его в 1903 г. Обломиевский по праву назван главным строителем Нового города — наиболее крупного района Великого Харбина. Город развивался по плану, разработанному ещё в 1898—1899 гг. и предполагавшему комплексную застройку всей территории в границах утверждённой полосы отчуждения. Состоявший первоначально из обособленных районов (Пристань, Старый Харбин, Модягоу, Новый Харбин, Госпитальный городок и др.), Харбин должен был стать в перспективе единым, объединившим все эти районы» [13, с. 8].

За 40—50 лет Харбин превратился в европейский город с множеством красивейших магазинов, отелей, православных храмов, театральных, цирковых, административных зданий, жилых усадеб и пр. Большинство сохранившихся зданий имперского периода и места, где располагались несохранившиеся постройки, в настоящее время представляют собой важнейшие туристические объекты.

Одним из главных среди них можно считать железнодорожный вокзал, построенный после введения в эксплуатацию КВЖД в 1903 г. Он не сохранился в первоначальном виде, и судить о нём мы можем только по фотографиям и чертежам (рис. 1). Харбинский вокзал — яркий пример стиля модерн. Главный фасад был ориентирован на при-вокзальную площадь. Центром композиции являлся выразительный главный портал входа, который отличался пластичными и динамичными формами. Крупное полуovalное окно подчёркивало ось входа,



Рис. 1. Первое здание Харбинского железнодорожного вокзала [20]



Рис. 2. Харбинский железнодорожный вокзал после реконструкции 1959 г. [20]

гармонировало с широким крыльцом с закруглёнными углами площадки [16, с. 11—15].

В 1959 г. здание вокзала было реконструировано: наряду с частичной внутренней перепланировкой к правому крылу сделали пристройку более длинную, чем это крыло. Реконструкцию осуществлял китайский архитектор, выполнивший её в первоначальной стилистике [13, с. 227] (рис. 2).

Вокзал был реконструирован также в 1972, 1989 и 2002 гг., после чего он уже практически не напоминал исходный. В 2015 г. началось строительство нового железнодорожного вокзала Харбина в стиле ар-нуво. Источником вдохновения для архитектора проекта стало здание вокзала 1903 г. 31 августа 2017 г. был запущен в эксплуатацию северный терминал вокзала.

Главный южный терминал торжественно открыли 25 декабря 2018 г. (рис. 3).

Примерами архитектурного наследия имперского периода и важными туристическими объектами Харбина являются православные храмы. Храм в честь Иверской иконы Божией Матери на Офицерской улице, построенный в 1907—1908 гг. в стиле ярославских церквей XVII в., вплоть до своего закрытия в 1962 г. был не только ме-



Рис. 3. Вид Харбинского железнодорожного вокзала, 2023 г. Фото Е.А. Медведевой

стом совершения богослужений, но и пантеоном русской воинской славы, памятником русской истории и культуры. Ныне он является самой старой из всех сохранившихся православных церквей Харбина.

Храм, построенный на Пристани, стал первым храмом-памятником в честь событий Боксёрского восстания и Русско-японской войны. Инициатива возведения принадлежала начальнику Заамурского округа

отдельного корпуса Пограничной стражи Н.М. Чичагову, а работы велись на средства чинов Пограничной стражи этого округа, так как храм принадлежал данному подразделению [15]. Строительство осуществлялось по проекту архитектора Константина Денисова, выпускника Санкт-Петербургской академии художеств. Храм был пятиглавым и имел два этажа. На общей продольной оси располагалась колокольня. Композиция здания выполнена в русском стиле. По воспоминаниям очевидцев, храм был просторным, высоким и светлым. Кроме настенных росписей, на мраморных досках, закреплённых на стенах, были высечены имена всех георгиевских кавалеров — воинов Заамурского округа, погибших в стычках с хунхузами, а также в Русско-японскую войну. Списки эти позднее пополнялись именами павших на фронтах Первой мировой, а затем и Гражданской войны. Имена располагались на западной и северной стенах и на колоннах [12, с. 148—155].

В этом храме находились переданные на вечное хранение иконы и полковые знамёна воинских частей, покидающих после Русско-японской войны Северо-Восток Китая. Иверский храм харбинцы часто называли просто «военный». Он единственный в Харбине был украшен мозаичными иконами. Кроме главного алтаря, здесь имелось два придела: левый — во имя святителя Николая Мирликийского, правый — во имя преподобного Серафима Саровского. На участке справа от здания размещались дома священнослужителей, работников храма, а позже основанные при нём Серафимовский приют и Серафимовская столовая для малоимущих [15].

Во время «культурной революции» 24 августа 1966 г. все иконы и утварь Иверского храма сожгли под беспорядочный звон колоколов. Внутренние росписи стен позже замазали краской, кресты и купола сняли по распоряжению властей. С 1957 г. и до закрытия он находился в юрисдикции Китайской православной церкви, в начале 1960-х гг. был закрыт и до настоящего времени не действует. К началу 2000-х гг. его здание находилось в полуразрушенном состоянии в окружении домов многоэтажной застройки, со снесёнными крестами и куполами, протекающей кровлей и разрушающимися стенами (рис. 4). В середине апреля 2016 г. в Харбин приезжала делегация Российской православной церкви. Российские архитекторы и реставраторы, осматривавшие Иверский храм, предложили китайским властям помочь в его восстановлении. Инициатива получила положительный



Рис. 4. Вид Иверского храма, 2023 г.  
Фото С.П. Соболевской

отклик Харбинского управления по делам религий и национальностей, в чьём ведении сейчас находится Иверский храм. Русская православная церковь со своей стороны предложила взять на себя финансирование той части работ, которая будет поручена российским специалистам. Летом 2016 г. начался снос зданий, окружающих Иверский храм, благодаря чему храму удалось занять доминантное положение в градостроительной ткани Харбина. Вид на него стал открываться за несколько сотен метров. 10 июля 2017 г. началось восстановление самого здания. С 2016 по 2018 г. оно было отреставрировано усилиями китайских специалистов, однако внешний вид храма далёк от полного соответствия его историческому облику (рис. 4) [5; 19]. Российские архитекторы Сергей Ерёмин и Игорь Киричков в 2019 г. отметили ряд недостатков

в восстановлении как внешнего, так и внутреннего убранства: «Сегодняшний вид храма весьма отличается от его исторического облика; присутствует некое стойкое ощущение искусственности воссозданного образа» [8].

Строительство Софийского собора началось в 1907 г. В 1912 г. деревянный храм был завершён и освящён [16, с. 54]. С 1923 по 1932 г. возводился каменный храм. Годы японской оккупации, «культурной революции» и прочие исторические катаклизмы отразились на нём самым печальным образом: к 1990-м гг. собор был заброшен и полуразрушен. В 1996 г. завершилась его реставрация, на которую средства собирались среди жителей Харбина. В отреставрированном здании расположился Музей архитектуры Харбина (рис. 5) [25; 26].

Здание соединило в себе два архитектурных стиля: византийский (крестообразная форма, один большой центральный купол и четыре малых купола по сторонам света) и русский



Рис. 5. Современный вид музея в здании бывшего Софийского собора [2]

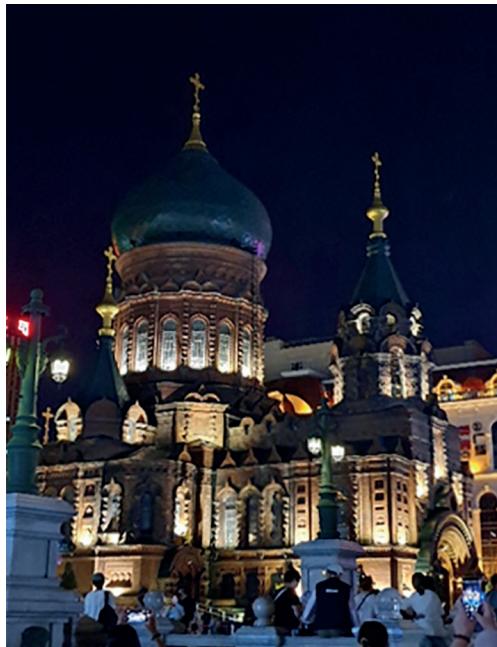


Рис. 6. Софийский собор в ночное время, 2023 г. Фото Е.А. Медведевой

(большой луковичный купол и малые шатровые купола). В тёмное время суток украшенное иллюминацией здание выглядит особенно красиво и величественно (рис. 6) [2, с. 335].

Одним из популярных туристических объектов Харбина является Парк культуры — бывшее Новое (Успенское) кладбище, которое открыли в 1908 г. вместе с освящением Успенской церкви, построенной по проекту гражданского инженера Н.А. Казы-Гирея. В 1957 г. власти города приняли решение о том, что Старое кладбище рядом с Покровским храмом и Новое (Успенское) будут закрыты. Всем желающим предложили перенести памятники своих родных и их останки на Хуаншань [6]. В 1966 г. в ходе «культурной революции» китайские хунвейбины полностью разрушили Успенское кладбище бульдозерами и превратили его в парк, а надгробные мраморные и гранитные плиты использовали для облицовки набережной р. Сунгари, с Успенской церкви были сняты купола с крестами [27].

Бывший харбинец Леонид Павлович Маркизов так описывает Успенское кладбище: «Успенский погост был огромным, даже не могу сказать, сколько гектаров. Это были могилы и первых русских поселенцев, строивших КВЖД, и последующих эмигрантов. Вплоть до конца 60-х гг. здесь жила ещё старая Россия. А потом было изгнание, нас буквально вырвали отсюда с корнем — даже кладбище уничтожили. Плитами с русских могил китайцы выложили набережную р. Сунгари. Сейчас на погосте — городской парк, а в кладбищенской Успенской церкви устроили музей с экспозицией высушенных бабочек» [21].

Популярностью среди туристов пользуются и объекты, связанные со Второй мировой войной, например парк Чжаолинь, ставший символом героической борьбы генерала Чжаолиня с японскими войсками [16, с. 109]. 24 марта 1946 г. в парке состоялась многотысячная гражданская панихида и церемония захоронения останков Чжаолиня. На месте погребения возведена пагода. Каждый год в апреле масса людей приходит сюда отдать дань памяти генералу.

История этого объекта начинается в 1906 г., когда администрацией русского госпиталя был создан Цветочный парк, позже переименованный в парк Даоли. В центре его устроены искусственное озеро и гора, их связывают четыре мостики — три железных европейского типа и деревянный в китайском стиле (рис. 7). В 1946 г.



Рис. 7. Парк Чжаолинь.  
Фото С.П. Соболевской

парк получил новое название в честь генерала Чжаолиня. С 1963 г. Харбинское парковое общество неоднократно устраивало здесь праздник ледовых фонарей, с 1984 г. ежегодно проводится праздник льда и снега. В январе — феврале здесь вырастает созданный из льда белый дворец, украшенный снежными цветами и ледяными фигурами, так что зимой парк представляет собой серебристое царство, раскинувшееся на площади в 7 кв. км (87 га) [2, с. 338].

Замечательный туристский объект Харбина — знаменитый Арбат (ул. Чжунъян) — был построен в 1899 г. и уже более 100 лет является одной из самых популярных улиц в центре. Её длина составляет 1,4 км, а ширина — 21,34 м. Она вымощена брусчаткой, и по ней запрещено движение транспортных средств.

Во время строительства КВЖД Чжунъян была одной из главных улиц города. Её первоначальное название — Китайская. С 1 июня 1997 г. по решению администрации Харбина она стала первой пешеходной торговой улицей в Китае (рис. 8). Сегодня её называют галереей европейского архитектурного искусства, а сам Харбин известен в Китае под именами Восточная Москва



Рис. 8. Русский Арбат (ул. Чжунъян).  
Фото Е.А. Медведевой

или Восточный Париж, так как здесь представлено большое количество сооружений, которые можно отнести к различным европейским стилям. Только на ул. Чжунъян их 71, в числе которых здания торговых домов Мацуура, «Кунст и Альберс», «И.Я. Чурин и К°», Иосифа Каспе со знаменитым отелем «Модерн» и др. [2, с. 334].

Особую страницу в истории Харбина представляет период после русской революции 1917 г. и Гражданской войны, когда миграция из России в полосу отчуждения КВЖД становится массовой, а жизнь русской колонии в Харбине приобретает неповторимые черты. Е.П. Таскина в работе «Русский Харбин» описывает её после окончания Гражданской войны следующим образом: «С 1924 г., времени работы КВЖД на паритетных началах между СССР и Китаем, вся жизнь города проходила под знаком, как теперь говорят, плюрализма: духовная музыка, церковные богослужения сосуществовали с празднованием 1 Мая и 7 Ноября; советские внешнеторговые организации — с иностранными консульствами и зарубежными фирмами; на КВЖД, в Правлении дороги, были советские профсоюзы, а на Пристани на добровольные пожертвования работал Комитет беженцев, предоставляя посильную помощь эмигрантам, оказавшимся в затруднительном положении. В зале

Железнодорожного собрания выступали артисты из Советского Союза и местные мастера искусств, а в литературно-художественном объединении разбирались советские и эмигрантские поэты и писатели... В киосках продавались газеты разных направлений» [23, с. 14].

Необходимо отметить, что Вторая мировая война коренным образом изменила жизнь в белоэмигрантском Харбине, хотя он продолжал существовать до 1956 г., вплоть до «культурной революции». После вступления в 1945 г. Советской армии в Маньчжурию отрядами Смерша было арестовано большое количество эмигрантов. Желая избежать этого, многие уехали в другие страны.

Японская оккупация, приход Советской армии и «культурная революция» стали факторами, разрушительно повлиявшими на феномен российской эмиграции. Особая «харбинская цивилизация» прекратила своё существование.

В Харбине существуют туристические объекты, связанные с наиболее благоприятными периодами советско-китайских отношений. Одним из них является Парк имени Сталина. Он расположен на южном берегу р. Сунгари (район Даоли). Из его центральной части хорошо виден о. Солнца, куда можно отправиться на лодках и прогулочных катерах. В восточной части находится железнодорожный мост (железная дорога Харбин — Цицикар), на западе — автотранспортная развязка с мостом через р. Сунгари. Строительство парка началось в 1953 г. В его центре расположен памятник победившим наводнение 1957 г. (рис. 9). В восточной части находятся спортивный центр для пожилых и Дворец молодёжи, в западной — ресторан, построенный в русском стиле, речная спортивная станция, а также речной клуб железнодорожников оригинальной конструкции: одна его половина стоит на сухе, другая нависает над водой, к воде выходит открытая терраса; крыша здания стилизована под крышу пагоды [24, с. 90].

Набережная р. Сунгари, на которой расположен указанный парк, сама представляет интерес как туристический объект. Она тянется с северо-востока на юго-запад 4 км и предлагает харбинцам и гостям города ряд парков и достопримечательностей. В тёплое время года можно



Рис. 9. Парк имени Сталина.

Фото С.П. Соболевской



Рис. 10. Музейный комплекс бактериологического оружия «Отряд 731».  
Фото Е.А. Медведевой

не спеша прогуляться вдоль реки, покататься на велосипеде или совершить пробежку [7]. Зимой Сунгари замерзает и становится одним из мест проведения Харбинского международного фестиваля льда и снега [18].

Другой важнейший туристический объект связан с периодом оккупации Северо-Востока Китая японцами и создания марionеточного государства Маньчжоу-Го — Музей бактериологического оружия «Отряд 731», расположенный в 10 мин. ходьбы от станции метро (Xinjiang Street Station) (рис. 10). В 1938 г. оккупационное японское правительство создало на территории Маньчжурии лабораторию биохимического оружия. «Экспериментальным материалом» для опытов служило китайское и русское население. Конец существованию «фабрики смерти» положил Советский Союз в августе 1945 г. Суд над руководителями отряда состоялся в Хабаровске в 1949 г.

Итак, для туристического маршрута, отображающего важнейшие события разных исторических эпох и наиболее оптимально и ярко характеризующего Харбин как город на стыке двух культур — русской и китайской, — представляются важными следующие объекты: Харбинский железнодорожный вокзал; храм Иверской иконы Божией Матери; Софийский собор; парк Чжаолинь; Парк культуры (Новое кладбище); Русский Арбат (ул. Чжунъян) с находящимися там зданиями торговых домов Мацуура, «Кунст и Альберс», «И.Я. Чурин и К°», Иосифа Каспе с отелем «Модерн»; Парк имени Сталина и набережная р. Сунгари; Музей бактериологического оружия «Отряд 731». Кроме того, при создании туристического маршрута, отображающего высокий уровень культуры и экономики КНР, туроператорам следует принимать во внимание и такие достопримечательности, как крупнейший буддийский комплекс в Хэйлунцзяне (храм Цзылэсы), Парк солнца, Канатную дорогу, парк Цзючжань, Народную площадь, Музей городского планирования и Русскую деревню. Важное туристическое значение Харбина заключается в том, что это город русской эмиграции и русской культуры на китайской земле, что делает его привлекательным как для китайских, так и для российских туристов. Новые маршруты будут способствовать развитию туристической отрасли в КНР.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Аблова Н. История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX — начале XX в. (1896—1917 гг.) // Белорусский журнал международного права и международных отношений. 1998. № 3. С. 30—35.
2. Алепко А.В. Социально-экономическая география Китая: учеб. пос. для вузов. М.: Юрайт, 2023. 506 с.
3. Аурилене Е.Е. Российская диаспора в Китае: Маньчжурия. Северный Китай. Шанхай (1920—1950-е гг.). Хабаровск, 2003. 250 с.
4. Буяков А.М. Знаки и награды российских эмигрантских организаций в Китае (Дайрен, Тяньцзинь, Харбин, Хуньчунь, Цинаньфу, Шанхай), 1921—1949 гг. Владивосток: Русский остров, 2005. 216 с.
5. Ерёмин С. Иверский храм в Харбине. URL: [https://ruskline.ru/special\\_opinion/2017/yanvar/iverskij\\_hram\\_v\\_harbine/](https://ruskline.ru/special_opinion/2017/yanvar/iverskij_hram_v_harbine/) (дата обращения: 17.08.2023).
6. Ерёмин С. Забытые могилы Хуаншань. URL: <https://www.unification.com.au/articles/2907/> (дата обращения: 17.08.2023).
7. Ерёмин С.Ю. Любимый Харбин. Владивосток: Морск. гос. ун-т, 2015. 250 с.
8. Ерёмин С.Ю., Киричков И.В. Реставрация храма в честь Иверской иконы Божией Матери в Харбине // Современная архитектура мира. 2019. № 2 (13). С. 317—332.
9. Забияко А.А. Ментальность дальневосточного фронтира: культура и литература русского Харбина. Новосибирск: Изд-во Сибирского отделения Российской академии наук, 2016. 437 с.
10. Капран И.К. Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в.—50-е гг. XX в.). Владивосток: Изд-во Дальневост. федерал. ун-та, 2011. 204 с.
11. Кочубей О.И., Печерица В.Ф. Исход и возвращение... (Русская эмиграция в Китае в 20—40-е годы). Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1998. 225 с.
12. Крадин Н.П. Из истории военной церкви в честь Иверской Божией Матери в Харбине // Баландинские чтения. 2015. Т. 10. № 1. С. 148—155.
13. Крадин Н.П. Харбин — русская Атлантида. Хабаровск, 2001. 352 с.
14. Левошко С.С. Русская архитектура в Маньчжурии: конец XIX — первая половина XX века. Хабаровск: Частная коллекция, 2003. 176 с.
15. Левошко С.С. Церковь во имя иконы Иверской Божьей Матери. Харбин, Китай. URL: <https://artrz.ru/places/1804818685/1804901186.html> (дата обращения: 20.08.2023).
16. Легенды старого Харбина: к 125-летию начала строительства Китайско-Восточной железной дороги: исторический путеводитель / под ред. А.П. Забияко. Благовещенск: Изд-во Амурского госуниверситета, 2022. 186 с.
17. Мелихов Г.В. Маньчжурия далёкая и близкая. М.: Наука : Главная редакция восточной литературы, 1991. 317 с.
18. Набережная реки Сунгари. URL: <https://www.tourister.ru/world/asia/china/city/harbin/placeofinterest/11958> (дата обращения: 17.08.2023).
19. Разжигаева (Омельчук) Н.П. Печальная участь, постигшая Иверский храм. URL: [https://www.orthodox.cn/localchurch/harbin/20050308iveron\\_ru.htm](https://www.orthodox.cn/localchurch/harbin/20050308iveron_ru.htm) (дата обращения: 23.08.2023).
20. Рельсовый мир Поднебесной. IX — вокзал и станция Харбин. URL: <https://periskop.su/1082308.html?from=sds> (дата обращения: 15.08.2023).
21. Сизов М. Горсточка Русской земли. URL: <https://pravoslavie.ru/5254.html> (дата обращения: 15.08.2023).
22. Справочная книжка Общества КВЖД. Издана Коммерческой частью по приказанию Управляющего Китайской Восточной железной дороги. Харбин, 1904. 216 с.
23. Таскина Е.П. Русский Харбин. М.: Изд-во МГУ, 1998. 272 с.

24. Ткаченко Г.И. Город Харбин: справочник. Владивосток: Дальнаука, 1995. 100 с.
25. Харбин. Собор Софии, Премудрости Божией. URL: <https://sobory.ru/article/?object=08750> (дата обращения: 20.08.2023).
26. Харбинские храмы. URL: <https://china-shore.livejournal.com/108930.html> (дата обращения: 23.08.2023).
27. Хатковский Г.В. Юность моя — Харбин. URL: <http://www.ihtus.ru/52003/hi1.shtml> (дата обращения: 17.08.2023).
28. Хисамутдинов А.А. Российская эмиграция в Китае. Опыт энциклопедии. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2002. 360 с.
29. Хисамутдинов А.А. Следующая остановка — Китай: из истории русской эмиграции. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003. 243 с.

## REFERENCE

1. Ablova N.E. Iстория KVZhD i rossiyskoy kolonii v Man'chzhurii v kontse XIX — nachale XX v. (1896—1917 gg.) [The History of the CER and the Russian Colony in Manchuria in the Late 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries (1896—1917)]. *Beloruskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnykh otnosheniy*, 1998, no. 3, pp. 30—35. (In Russ.)
2. Alepko A.V. *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya Kitaya*: ucheb. pos. dlya vuzov [Socio-Economic Geography of China: a Textbook for Universities]. Moscow, Yurait Publ., 2023, 506 p. (In Russ.)
3. Aurilene E.E. *Rossiyskaya diaspora v Kitaye. Man'chzhuriya. Severnyy Kitay. Shankhay* (1920—1950-e gg.) [Russian Diaspora in China. Manchuria. Northern China. Shanghai (1920—1950s)]. Khabarovsk, 2003, 250 p. (In Russ.)
4. Buyakov A.M. *Znaki i nagrady rossiyskikh emigrantskikh organizatsiy v Kitaye* (Dayren, Tyan'tsin', Kharbin, Khun'chun', Tsinan'fu, Shankhay), 1921—1949 gg. [Badges and Awards of Russian Emigrant Organizations in China (Dairen, Tianjin, Harbin, Hunchun, Qinanfu, Shanghai), 1921—1949]. Vladivostok, Russkiy ostrov Publ., 2005, 216 p. (In Russ.)
5. Eremin S. *Iverskiy khram v Kharbine* [Iversky Temple in Harbin]. Available at: [https://ruskline.ru/special\\_opinion/2017/yanvar/iverskij\\_hram\\_v\\_harbine/](https://ruskline.ru/special_opinion/2017/yanvar/iverskij_hram_v_harbine/) (accessed 17.08.2023). (In Russ.)
6. Eremin S. *Zabytye mogily Khuanshan'* [Forgotten Tombs of Huangshan]. Available at: <https://www.unification.com.au/articles/2907/> (accessed 17.08.2023). (In Russ.)
7. Eremin S.Yu. *Lyubimyy Kharbin* [Beloved Harbin]. Vladivostok, Morsk. gos. un-t Publ., 2015, 250 p. (In Russ.)
8. Eremin S.Yu., Kirichkov I.V. Restavratsiya khrama v chest' Iverskoy ikony Bozhiyey Materi v Kharbine [Restoration of the Temple in Honor of the Iveron Icon of the Mother of God in Harbin]. *Sovremennaya arkhitektura mira*, 2019, no. 2 (13), pp. 317—332. (In Russ.)
9. Zabiyako A.A. *Mental'nost' dal'nevostochnogo frontira: kul'tura i literatura russkogo Kharbina* [Mentality of the Far Eastern Frontier: Culture and Literature of Russian Harbin]. Novosibirsk, Izd-vo Sibirskego otdeleniya Rossiyskoy akademii nauk Publ., 2016, 437 p. (In Russ.)
10. Kapran I.K. *Povsednevnaya zhizn' russkogo naseleniya Kharbina* (konets XIX v.—50-e gg. XX v.) [Everyday Life of the Russian Population of Harbin (Late 19<sup>th</sup> Century—1950s)]. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevost. federal. un-ta Publ., 2011, 204 p. (In Russ.)
11. Kochubey O.I., Pecheritsa V.F. *Iskhod i vozvrashcheniye... (Russkaya emigratsiya v Kitaye v 20—40-e gg.)* [Exodus and Return... (Russian Emigration to China in the 1920—1940s)]. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevost. un-ta Publ., 1998, 225 p. (In Russ.)

12. Kradin N.P. Iz istorii voyennoy tserkvi v chest' Iverskoy Bozhiyey Materi v Kharbine [From the History of the Military Church in Honor of the Iveron Mother of God in Harbin]. *Balandinskiye chteniya*, 2015, vol. 10, no. 1, pp. 148—155. (In Russ.)
13. Kradin N.P. *Kharbin — russkaya Atlantida* [Harbin is the Russian Atlantis]. Khabarovsk, 2001, 352 p. (In Russ.)
14. Levoshko S.S. *Russkaya arkhitektura v Man'chzhurii: konets XIX — pervaya polovina XX veka* [Russian Architecture in Manchuria: Late 19<sup>th</sup> — First Half of 20<sup>th</sup> Century]. Khabarovsk, Chastnaya kollektsiya Publ., 2003, 176 p. (In Russ.)
15. Levoshko S.S. *Tserkov' vo imya ikony Iverskoy Bozhey materi. Kharbin, Kitay* [Church of the Iveron Icon of the Mother of God. Harbin, China]. Available at: <https://artrz.ru/places/1804818685/1804901186.html> (accessed 20.08.2023). (In Russ.)
16. *Legendy starogo Kharbina: k 125-letiyu nachala stroitel'stva Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi: istoricheskiy putevoditel'* [Legends of Old Harbin: for the 125<sup>th</sup> Anniversary of the Beginning of Construction of the Chinese Eastern Railway: a Historical Guide]. Ed. by A.P. Zabiyako. Blagoveshchensk, Izd-vo Amurskogo gosuniversiteta Publ., 2022, 186 p. (In Russ.)
17. Melikhov G.V. *Man'chzhuriya dalekaya i blizkaya* [Manchuria Far and Near]. Moscow, Nauka Publ., Glavnaya redaktsiya vostochnoy literature Publ., 1991, 317 p. (In Russ.)
18. *Naberezhnaya reki Sungari* [Embankment of the Sungari River]. Available at: <https://www.tourister.ru/world/asia/china/city/harbin/placeofinterest/11958> (accessed 17.08.2023). (In Russ.)
19. Razzhigaeva (Omelchuk) N.P. *Pechal'naya uchast'*, *postigshaya Iverskiy khram* [The Sad Fate That Befell the Iversky Temple]. Available at: [https://www.orthodox.cn/localchurch/harbin/20050308iveron\\_ru.htm](https://www.orthodox.cn/localchurch/harbin/20050308iveron_ru.htm) (accessed 23.08.2023). (In Russ.)
20. *Rel'sovyy mir Podnebesnoy. IX — Vokzal i stantsiya Harbin* [Rail World of China. IX — Terminus and Harbin Station]. Available at: <https://periskop.su/1082308.html?from=sds> (accessed 15.08.2023). (In Russ.)
21. Sizov M. *Gorstochka Russkoy zemli* [A Handful of Russian Land]. Available at: <https://pravoslavie.ru/5254.html> (accessed 15.08.2023). (In Russ.)
22. *Spravochnaya knizhka Obshchestva KVZHD*. Izdana Kommercheskoy chast'yu po prikazaniyu Upravlyayushchego Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogoyu [Reference Book of the CER Society. Published by the Commercial Section by Order of the Manager of the Chinese Eastern Railway]. Harbin, 1904, 216 p. (In Russ.)
23. Taskina E.P. *Russkiy Kharbin* [Russian Harbin]. Moscow, Izd-vo MGU Publ., 1998, 272 p. (In Russ.)
24. Tkachenko G.I. *Gorod Kharbin. Spravochnik* [City of Harbin. Directory]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 1995, 100 p. (In Russ.)
25. *Kharbin. Sobor Sofii, Premudrosti Bozhiyey* [Harbin. Cathedral of Saint Sophia, the Wisdom of God]. Available at: <https://sobory.ru/article/?object=08750> (accessed 20.08.2023). (In Russ.)
26. *Harbinskiye khramy* [Harbin Temples]. Available at: <https://china-shore.livejournal.com/108930.html> (accessed 23.08.2023). (In Russ.)
27. Khatkovskiy G.V. *Yunost' moy — Kharbin* [My Youth is Harbin]. Available at: <http://www.ihtus.ru/52003/hi1.shtml> (accessed 17.08.2023). (In Russ.)
28. Khisamutdinov A.A. *Rossiyskaya emigratsiya v Kitaye. Opyt entsiklopedii* [Russian Emigration in China. An Encyclopedia Experience]. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevost. un-ta Publ., 2002, 360 p. (In Russ.)
29. Khisamutdinov A.A. *Sleduyushchaya ostanovka — Kitay: iz istorii russkoy emigratsii* [Next Stop — China: from the History of Russian Emigration]. Vladivostok, Izd-vo VGUES Publ., 2003, 243 p. (In Russ.)