ЧЖАО ЦАЙВЭНЬ
Аспирант РГХПА им. С.Г. Строганова
e-mail: 36674701@qq.com

М.Т. МАЙСТРОВСКАЯ
Доктор искусствоведения, профессор РГХПА им. С.Г. Строганова
e-mail: mmaystro@mail.ru

ZHAO CAIWEN
Postgraduate student of the Russian State Stroganov University of Design and Applied Arts
e-mail: 36674701@qq.com

M.T. MAISTROVSKAYA
Doctor of Art History, Professor of the Russian State Stroganov University of Design and Applied Arts
e-mail: mmaystro@mail.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2026_3_1_393_406

ВЫЗОВЫ И РЕАКЦИИ: КОНСТРУКЦИЯ, ДЕКОНСТРУКЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ КВЖД

CHALLENGES AND RESPONSES: CONSTRUCTION, DECONSTRUCTION AND RECONSTRUCTION OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY ARCHITECTURAL HERITAGE

Статья подготовлена автором, обучающимся по российско-китайской межправительственной стипендии

Архитектурные объекты Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) стали важной частью архитектурного ландшафта на Северо-Востоке Китая в конце XIX и середине XX веков. Многочисленные и типологически разнообразные объекты этого наследия определили градостроительную структуру и архитектурный облик населенных пунктов региона столетие назад. Сегодня некоторые здания по-прежнему выполняют утилитарные

функции, оставаясь неотъемлемой частью жизни современного общества. Однако с течением времени под воздействием природных и антропогенных факторов функциональность и облик зданий также претерпели большие изменения. Таким образом, актуальной задачей становится поиск решений по приданию постройкам КВЖД новой жизни и социальных функций. В данной статье предпринята попытка трехмерного анализа архитектурного наследия КВЖД: с позиций структурализма раскрывается рациональная морфология сооружений; средствами деконструктивизма интерпретируются художественные стили и культурные репрезентации; в рамках концепции реконструкции рассматриваются вызовы и стратегии адаптации архитектурного наследия в процессе городского обновления.

The architectural objects of the Chinese Eastern Railway (CER) became an integral part of the architectural landscape in Northeast China from the late 19th to the mid-20th century. Numerous and typologically diverse heritage sites defined the urban structure and architectural appearance of the region's settlements a century ago. Today, some buildings continue to serve utilitarian functions, remaining an essential part of modern society's life. However, over time, under the influence of natural and anthropogenic factors, the functionality and appearance of buildings have also undergone great changes. Consequently, finding ways to give new life and social functions to the buildings of the CER is an urgent challenge. This article attempts a three-dimensional analysis of the CER architectural heritage: from a structuralist perspective, it reveals the rational morphology of the structures; through deconstructionist methods, it interprets artistic styles and cultural representations; within the reconstruction concept, it examines the challenges and adaptation strategies of architectural heritage in the process of urban renewal.

Ключевые слова: конструкция, деконструкция, реконструкция, КВЖД, архитектурное наследие, креативный творческий кластер, креативные индустрии.
Keywords: construction, deconstruction, reconstruction, CER, architectural heritage, creative cluster, creative industries.

Из-за различных факторов, таких как войны, иммиграция и урбанизация, материалов, касающихся оригинальной архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), спустя сто лет становится все меньше и меньше. Именно поэтому анализ и интерпретация ее образного языка и композиционной парадигмы является обязательным условием точного анализа и реконструкции архитектурного наследия КВЖД. Со сменой философских и архитектурных течений, структурализм и деконструктивизм начали использоваться в архитектурной теории как методология и способ мышления. Структура — конструкция — как каркас здания организует его различные элементы; деконструкция же есть ликвидация конструкции и централизма. Концепции структурализма и деконструктивизма обеспечивают уникальные идеи и методы для интерпретации материальной формы, эмоциональных и иррациональных аспектов в архитектурной теории, постоянно расширяя потенциал реконструкции архитектурного наследия.

1. Конструкция: материальная (физическая) форма архитектурного наследия КВЖД

Зародившись со структурной лингвистикой Фердинанда де Соссюра, структурализм как методология анализа объекта получил широкое распространение в различных областях. Однако прямое перенесение лингвистического структурализма для интерпретации архитектуры не является полностью оправданным, поскольку архитектура сама по себе представляет собой искусство, имманентно обладающее структурностью. Архитектурный каркас задает материальную форму сооружения, при этом его отдельные части не взаимодействуют друг с другом линейно, как слова в предложении. Анализируя архитектуру КВЖД с точки зрения структурализма, мы можем рассматривать ее наследие как материальное, конкретное и рациональное и, таким образом, исследовать взаимосвязь между архитектурной структурой, конструкцией и материалами. В этой работе проводится анализ морфологии структуры и материалов как элементов языка, а также исследуются отношения между различными элементами здания в контексте создания его структуры.

1.1. Морфология структуры

Структурная форма является одним из элементов языка архитектуры, представляя собой конструктивный тип сооружения. Структура здания органично объединяет все части здания, которые, в свою очередь,

при помощи различных строительных технологий соединяются в гармоничное целое. Для анализа морфологии структуры архитектурного наследия КВЖД мы опирались на теорию о четырех элементах архитектуры Готфрида Земпера, и с учетом специфики данного наследия, интерпретировали морфологию структуры через следующие четыре элемента: крыша, ограждающие стены, насыпь и киоты (религиозные ниши).

Архитектурное наследие КВЖД характеризуется массивными кровлями с крутым уклоном. С функциональной точки зрения крыша должна выдерживать холодную и долгую зиму и снежный климат Северо-Восточного Китая. Что касается морфологии, среди встречающихся форм крыш можно выделить: бочкообразную крышу (рис. 1), кубоватую крышу, двускатную крышу, многощипцовую крышу, вальмовую (четырёхскатную) крышу (рис. 2), а также шатровые (рис. 3) и луковичные главы (рис.4).

Ограждающие стены, помимо выполнения несущей и защитной функций, также являются важным фактором визуального выражения архитектурного искусства. Архитектурное



Рис. 1. Бочкообразная крыша. Харбинский Никольский собор.Источник: https://russiahistory.ru/russkiy_harbin_chast_2_znakomstvo_s_gorodom_vyip6/ (дата обращения 15.10.2025)



Рис. 2. Двускатная крыша. Станция Яомынь. Источник: Китайская Восточная железная дорога. — Харбин: Издание фотографа Б. М. Подольского, 1910-е гг.



Рис. 3. Шатровая крыша. Харбинская резиденция высокопоставленных чиновников. Источник: [6, с. 250]

наследие КВЖД демонстрирует три основных типа стен: стены из каменной, кирпичной (или смешанной кирпично-каменной) кладки и деревянные стены. «Прочные и массивные стены из каменной кладки были особенно применимы в военных сооружениях, предъявляющих повышенные требования к обороне; менее массивные кирпичные стены подходили для зданий, где важен внешний облик; деревянные конструкции, которые легко обрабатывать, подходят для зданий, которые нужно быстро строить» [6, с. 243]. (Здесь и далее перев. автора).



Рис. 3. Шатровая крыша. Харбинская резиденция высокопоставленных чиновников. Источник: [6, с. 250]

На территориях вдоль КВЖД самой базовой функцией насыпи (1) была изоляция от промерзшего грунта в условиях холодного и продолжительного зимнего климата. В архитектурном наследии КВЖД насыпь часто возводилась из бутовой кладки, а в деревянных строениях под ней обычно располагался подвал.

Киот являлся духовным ядром традиционной русской архитектуры. Строительство КВЖД сопровождалось появлением ряда церквей как духовных символов, и в жилых домах тоже начали появляться киоты с изящной деревянной резьбой.

1.2. Конструкционные материалы

Конструкционный материал — материальная основа системы строительных конструкций и формой фасадов. Выбор и использование любого материала тесно связаны с местом строительства здания. В архитектуре КВЖД преобладают здания с каменно-кирпичной кладкой и деревянные конструкции. Исходя из эстетических и экономических соображений, петербургские архитекторы выбирали привычные и недорогие при строительстве кирпич, камень и дерево. «Пусть материал покажет свою собственную красоту, пусть он шагнет вперед и найдет истинную и наиболее подходящую форму и пропорции в опыте и науке. Кирпич должен выглядеть как кирпич, дерево — это дерево, железо — это железо, все формы выражения каждого материала должны соответствовать их собственным законам механики» [4, с. 49]. Архитектурное наследие КВЖД превратилось в сложившийся и завершенный культурный символ.

Несомненно, что сооружения в «кирпичном стиле» составляли значительную часть застройки городов и поселков русской Маньчжурии [3, с. 91]. Кирпич и камень, как материалы кладки обладают отличными механическими свойствами и могут использоваться при строительстве несущих конструкций, а также для оформления углов зданий, карнизов и дверных и оконных проемов за счет разных граней кирпича и техник кладки для усиления целостности художественного образа зданий.

Подобно традиционной китайской архитектуре, русская традиционная архитектура также начиналась с деревянного зодчества. Из дерева можно было создавать как малые архитектурные формы, обладающие ощущением монументальности, — например, сохранившийся в Москве домик Петра I, так и сооружения более масштабные и величественные, как, например, Дворец царя Алексея Михайловича. В архитектурном наследии КВЖД дерево можно увидеть как во внешних, так и во внутренних конструкциях, и даже в имеющих символические черты резных деревянных орнаментах, демонстрирующих выразительные эстетические качества материала – его естественную фактуру и богатый символизм.

Количество каменных строений в архитектуре КВЖД относительно невелико, но они обладают определенной типичностью. Когда в 1904 году было завершено строительство бывшего конторского здания администрации КВЖД в Харбине, это была первая общественная постройка такого масштаба в Харбине. Трехэтажное главное здание было полностью облицовано гранитом. Находящийся в Бокэту штаб железнодорожной охраны был построен из тесаного камня неправильной многоугольной формы. Сооружения из каменной кладки, отличающиеся богатой фактурой и природной текстурой материала, являются еще одной особенностью архитектурного наследия КВЖД, раскрывая характерные эстетические предпочтения того времени.

1.3. Композиционная структура

Композиционная структура описывает взаимоотношения между составными частями архитектурной конструкции, представляя собой принципы и законы объединения отдельных элементов в целостную систему, и определяет архитектурную форму. В архитектурном наследии КВЖД методы создания композиции подразделяются на две основные категории: традиционные методы, основанные на накопленном опыте архитекторов, и методы, интегрирующие передовые проектные концепции того времени при сохранении традиционной основы.

Наиболее распространенные типы архитектурных построек КВЖД — кирпичная, деревянная, каменная и кирпично-каменная конструкции. Благодаря различным методам кирпичной кладки и обработки кирпичные здания обладают разнообразными конструктивными формами, что способствует эстетизации архитектурного облика [6, с. 14].

Что касается деревянных построек, то существовало два основных метода их строительства. Во-первых, соединение бревен посредством врубок (по принципу шипов и пазов) с последовательной укладкой венцов. Этот метод строительства часто использовался для несущих и ограждающих элементов. Во-вторых, резьба — плоскорельефная, объемная и сквозная, при помощи которой обычно выполнялись декоративные и стандартизированные элементы: оформление дверных и оконных проемов, карнизов кровли, наличников, подкарнизных украшений, а также декора фронтонов.

В зданиях с каменной кладкой использовались местные материалы, поэтому форма и порода каменных материалов в разных районах отличаются. Некоторые постройки сложены из тщательно отесанных камней, благодаря чему их поверхность фасадов гладкая и ровная, в то время как другие — из необработанного камня, сохраняющего грубую и природную фактуру.

Композиционные решения для комбинированных кирпично-каменных построек отличались большим разнообразием: применялась кладка с чередованием рядов кирпича и камня, декоративная облицовка кирпичных зданий камнем, а также комбинированная кладка (первый этаж — каменный, второй — кирпичный), что придавало постройкам характерный облик с простой и яркой выразительностью.

2. Деконструкция: нематериальная форма архитектурного наследия КВЖД

Философия деконструкции Жака Деррида предоставила новые подходы для деконструктивизма в архитектуре. Деконструкция представляет собой критику и развитие структурализма, его дополнение, возвращающее единое целое в состояние рассеянности. С точки зрения архитектурной деконструкции архитектура постоянно меняется, и ее деконструкция заключается в переходе от материального, конкретного и рационального аналитического мышления к нематериальному, неконкретному и иррациональному аналитическому подходу. Что касается архитектурного наследия КВЖД то с течением времени и развитием социокультурного контекста первоначальная функция и значение сооружений

были утрачены. Таким образом, нами предпринимается попытка через разнообразные архитектурные формы деконструировать их стилевые особенности, архитектурное искусство и культурную репрезентацию.

2.1. Стилевые особенности

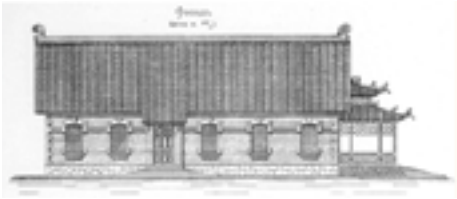
Архитектурные постройки КВЖД отличаются большим стилистическим разнообразием, представляя собой как воспроизведение русской традиционной архитектуры, так и новую творческую практику. Период строительства КВЖД совпал со временем возрождения классицизма в России. Русское общество в это время также в свою очередь находилось в общем контексте европейского общественного развития, поэтому на ранних этапах создания у КВЖД была следующая проектная направленность: модерн как новый стиль, формирующий вненациональные универсальные формы, способные существовать в различных социо-географических условиях. Именно он стал наиболее приемлемым при возведении новых городов на вновь колонизуемых землях Дальнего Востока [3, с. 91]. Таким образом, под совместным влиянием иностранных культур и мировых тенденций архитектура КВЖД сформировала свой уникальный декоративный язык, основанный на русском архитектурном стиле с включением элементов и символов архитектурных стилей других стран и народов, что придало зданиям исключительное разнообразие. Например, в архитектурном наследии КВЖД, наряду со строениями в русском национальном стиле, присутствует множество зданий других национальных стилей. Так, в некоторых городах есть определенное количество зданий в японском и корейском стиле, и небольшое количество зданий в итальянском и немецком стиле. Наиболее представительными архитектурными стилями в наследии КВЖД являются: неорусский, классицизм, барокко, модерн, ранний индустриальный и эклектический. Различные стили комбинируются, объединяются и творчески переосмысляются в архитектуре КВЖД. Типичным, например, является комбинирование русского стиля и традиционного китайского архитектурного стиля (рис. 5, 6) [1, с. 198], смешение русского стиля и стиля модерн (рис. 7) [1, с. 169]. Эти объекты отражают новаторский подход архитекторов столетней давности к формообразованию и стилю, основанный на рационально-практических принципах.

2.2. Архитектурное искусство

История мировой архитектуры свидетельствует, что в каждый конкретный исторический период характер и уровень развития матери-

альной культуры порождает соответствующие ему формы архитектурного искусства. Архитектурное наследие КВЖД, представляющее собой комплекс сооружений, возведенных на территории Китая в период Российской империи, отражает архитектурную практику и культурный синтез в специфических исторических условиях. Архитектурное искусство КВЖД демонстрирует не только профессиональное мастерство зодчих, но и проявление национальной силы в международном контексте.

Архитектурное наследие КВЖД отличается лаконичностью и функциональностью, сочетая рациональность с изяществом. В процессе «межрегиональной трансплантации» она расширила существующий архитектурно-декоративный язык, сформировав уникальное художественное своеобразие. С точки зрения языка форм, большие радиальные и вытянутые кривые формы в стиле модерн смягчили и обновили основной объем зданий, позволяя обрести изящество в рациональности, а индивидуальность – в порядке. В традиционных русских церковных постройках луковичная глава, шатровая крыша, резьба по дереву составляют декоративную матрицу и являются деталями, имеющими символиче-



ЧРис. 5. Здание в стиле смешения русского и традиционного китайского архитектурного стилей. Источник: [1, с. 198]



Рис. 6. Здание в стиле смешения русского и традиционного китайского архитектурного стилей. Источник: [1, с. 198]

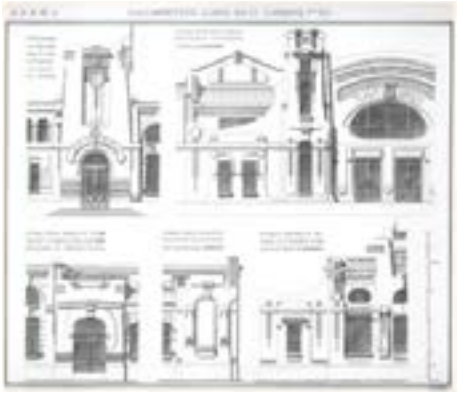


Рис. 7. Здание в стиле смешения русского стиля и стиля модерн. Источник: [1, с. 169]

ское значение. Благодаря таким приемам как ажурная резьба и создание рельефного профиля (пояски, городки), создается архитектурная пластика с ритмичным чередованием выпуклых и вогнутых элементов, диалектикой заполненного и пустого, сложной игрой светотени.

Художественные уровни архитектуры каменных и деревянных построек КВЖД как имеют расхождения, так и в определенном смысле находятся в гармонии друг с другом. С точки зрения материала противоречие выражается в прочности нынешних каменных зданий в сравнении с деревянными конструкциями, а гармония выражается в использовании схожих декоративных элементов и декоративных приемов при переходе от одного материала к другому.

Архитектурное искусство также может отражать исторический контекст сооружений. Например, значительное количество церквей в составе архитектурного наследия КВЖД напрямую отражает количество русских переселенцев в период строительства и эксплуатации КВЖД. При этом архитектурный облик православной церкви — это еще и копирование и художественное воспроизведение архитектурного искусства русских храмов, позволявшее жившим в далеком Китае русским людям обрести чувство духовной принадлежности.

2.3. Культурная репрезентация

Строительство КВЖД — это односторонний экспорт западной индустриальной цивилизации в Северо-Восточный Китай, который привнес новое видение, отличавшееся от традиционной культуры Китая, его технологий, образа жизни и общественно-экономической формации. Из-за особого исторического фона архитектурное разнообразие КВЖД отражает не только внедрение и реализацию на практике новых строительных технологий и архитектурных идей в этот период, но, что более важно, также результаты столкновения различных культур, процесс и итоги их диалога и интеграции [5, с. 129]. Анализ такого аспекта архитектурного наследия КВЖД, как культурная репрезентация, требует рассмотреть его через призму культуры иммигрантов, религиозной культуры и культурной адаптации

Города, расположенные вдоль КВЖД, стали благодатной почвой для распространения иммигрантской культуры, центральной осью которой и стала КВЖД. Вокруг каждой станции формировался все более широкий культурный ареал, внутри которого проживало много русских переселенцев, тогда как за пределами культурного ядра (станции) находились

выходцы из других стран, и китайцы проживали за пределами ареала ядра. Компактное проживание русских и выходцев из других стран привнесло и другие культуры, отличающиеся от традиционной китайской культуры.

С притоком русских переселенцев сюда была также привнесена и иная религиозная культура. Церковная архитектура стала материальным носителем этой культурной информации, наложив отпечаток русского стиля на застройку вдоль линии КВЖД. Русские, проживавшие здесь, воспринимали церкви как живой символ своей родины [2, с. 124].

С трансформацией пространственно-временных отношений архитектурная культура КВЖД приобрела более адаптивный характер и открытость. В условиях быстрой урбанизации вдоль железной дороги поселилось большое количество переселенцев из Китая, России, Японии и других стран, что в итоге сформировало уникальную самобытную местную культуру, которая и по сей день оказывает влияние на города вдоль КВЖД.

3. Реконструкция: новая модель возрождения архитектурного наследия КВЖД

Архитектурное наследие КВЖД переживает кризис упадка и забвения, а первоначальная архитектурная эстетика и функциональность постепенно утрачиваются. Только путем переосмысления эстетической ценности конструктивных особенностей архитектурного облика и его целостного исследования для единства архитектурной культуры можно избежать механического коллажирования и фрагментарного восстановления. Лишь внедряя структурализм и мышление деконструктивизма, то есть через анализ материальной формы путем от целого к части, а затем деконструкцию нематериальной культурной линии от части к целому, можно полномасштабно проанализировать реконструкцию архитектурного наследия КВЖД. Отправной точкой реконструкции является защита конструктивных особенностей архитектуры и содержащейся в ней культурной информации. Цель реконструкции состоит в том, чтобы наделить это невозобновляемое архитектурное наследие новыми социальными функциями при условии уважения к истории и интеграции с природой, чтобы здания могли обрести новую жизнь, а затем войти в новый цикл устойчивого развития.

В рамках защиты и возрождения архитектурного наследия, у проектов реконструкции архитектурных функций КВЖД есть множество образцов в мировых масштабах, таких как: общественные открытые пространства, выставочные залы и выставочные центры, объекты культуры,

креативные индустриальные кластеры, жилые районы, коммерческие объекты и другие примеры общей функциональности. Полномасштабный анализ архитектурного наследия КВЖД обобщил три модели реконструкции архитектурного функционала, которые будут рассмотрены далее.

3.1. Модель исторического квартала

Модель исторического квартала — это переход от одиночной статической защиты отдельных объектов архитектурного наследия к масштабному динамическому возрождению и повторному использованию архитектурного наследия в его среде, от исследования единичного статического материального пространства к изучению взаимодействия человека и пространства, подчеркивая их взаимосвязанность. Общая протяженность КВЖД составляет 2500 километров, проходящих по обширной территории Северо-Восточного Китая. Для обеспечения нужд производства вдоль железной дороги было размещено 33 станции разных классов. С возникновением станций вокруг вокзалов сформировались производственно-жилые зоны, где возникли первые поселения городского типа.

Поскольку Северо-Восточный Китай имеет достаточно большую протяженность, эти поселения различались по географическому положению, природному ландшафту, масштабам застройки и архитектурным стилям. Кроме того, после основания Китайской Народной Республики в 1949 году процесс урбанизации каждого города проходил по-разному, что обусловило различия в их современном состоянии. Однако первоначальные градостроительные замыслы были схожими: в центре располагались вокзал и церковь, а жилые районы и общественные здания распределялись по периферии. Вследствие этого, архитектурное наследие КВЖД достаточно богато, оно обладает определенной централизованностью и масштабностью, а также отличается от традиционных и современных китайских зданий по архитектурному своеобразию, что создает предпосылки для создания исторических кварталов. При реализации модели исторических кварталов сохраняется первоначальная морфология застройки, поддерживается преемственность архитектурных стилей, исправляются исторические ошибки и сохраняется архитектурная фактура в виде кварталов. Исторический квартал — это не только общественное пространство, но и душа и сердце города.

3.2. Музейно-выставочная модель

Музейно-выставочную модель можно охарактеризовать как функциональную реконфигурацию архитектурного наследия путем реконструк-

ции и расширения зданий под музеи и выставочные пространства. Эта модель применима для зданий с высокой исторической и художественной ценностью. Архитектура КВЖД отражает историю изменения городов и населенных пунктов вдоль железной дороги, воплощая коллективную память проживавших здесь людей. Оно обладает несомненной ценностью с точки зрения охраны историко-культурного наследия. Также вдоль КВЖД нет недостатка в общественных пространствах с длинными пролетами и высокими потолками. Такие здания имеют историческую и художественную значимость. Музейно-выставочная модель заключается в том, чтобы с помощью выставочных средств воссоздать культурный маршрут по архитектурному наследию КВЖД. Это структуралистский подход представления «целого через его части», при помощи которого осуществляется взаимодействие и интеграция культуры, истории, архитектуры, образа жизни и видения будущего. С другой стороны, такая модель также восполняет определенный пробел. Многоплановое творческое возрождение наследия дает ему новые формы существования, позволяющую наследию КВЖД выходить за рамки простого воссоздания и продолжать историко-культурную традицию.

3.3. Модель креативной индустрии (креативного кластера)

Концепция возрождения наследия через создание креативного кластера происходит из теории катализаторов города (Urbain Catalysts), предложенную американцами Уэйном Эттоном и Доном Логаном. Северо-Восточный Китай объединяет множество культур, таких как промышленная культура, культура кочевников, традиционная китайская, “красная” (революционная коммунистическая) и иностранная культура под влиянием русского стиля. Разнообразные и масштабные культурные формы являются богатым источником творчества для креативной индустрии.

В рамках модели креативного кластера, выступающего как катализатор, стимулирующий жизненную силу города, возрождение наследия опирается на культурный, художественный и исторический потенциал архитектурного наследия КВЖД, а также на благоприятную природную среду и связывает современные творческие индустрии, медиаискусство и интернет-технологии. Таким образом индустрия, искусство, природа и общество будут связаны друг с другом, побуждая молодежь к возвращению в эти районы, привлекая художников к творчеству и провоцируя возникновение различных художественных событий и мероприятий. Так, прежде заброшенные пространства обретают новую жизнь и одновре-

менно создают новую среду обитания, которая будет не только соответствовать современным эстетическим концепциям, но и обладать характерными региональными особенностями.

Заключение

Часть архитектурного наследия КВЖД переживает кризис устаревания зданий. В решении этой проблемы структурализм предлагает теоретические и методологические основания для ревитализации материальной формы архитектурного наследия КВЖД. Сегодня, в эпоху научно-технического развития и открытости информации, происходит переопределение архитектурного наследия, его первоначальных функций и символического значения, и особенно актуальным становится применение принципов деконструктивизма. Последовательный анализ конструктивных особенностей, за которым следует семиотическая деконструкция нематериальных аспектов, создает основу для целостной реконструкции архитектурного наследия. Такой подход позволяет трансформировать утратившие функциональность объекты КВЖД в активно используемые пространства, формируя новую модель реконструкции и возрождения исторических зданий.

Примечания:

1. Насыпь — искусственное возвышение, сооруженное из насыпного и уплотненного грунта.

Список литературы:

1. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. — Москва: Фото-лит. К. А. Фишеръ, 1903.

2. *Крадин Н.П.* Харбин — русская Атлантида. — Хабаровск : Издатель Хворов А.Ю., 2001.

3. *Левошко С.С.* Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX в. — Хабаровск: Издательский дом «Частная коллекция», 2003.

4. *Лефевр А.* Производство пространства. / Анри Лефевр. пер. с фр. яз. Лю Хуайюй. — Пекин: Шанъу ишугуань, 2021.

5. *Лю Дапин, Бянь Бинли.* Исследование современного градостроительства и архитектурных форм КВЖД. — Харбин: Издательство Харбинского политехнического университета, 2018.

6. *Лю Дапин, Ван Янь.* Форма конструкции и технологии исторических зданий КВЖД. — Харбин: Издательство Харбинского политехнического университета, 2018.