

**Анна Ильинична Панкина**<sup>1</sup>  
pankina1995b@mail.ru

**Никита Леонидович Свистов**<sup>1</sup>  
svistov\_n.l@bk.ru

## **ВОДНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НА ПИСАНИЦАХ НИЖНЕГО АМУРА: ИНТЕРПРЕТАЦИЯ НА ОСНОВЕ АРХЕОЛОГО- ЭТНОГРАФИЧЕСКИХ ПАРАЛЛЕЛЕЙ**<sup>2</sup>

В исследовании представлены результаты морфологического анализа изображений водных средств передвижения на памятниках наскального искусства Нижнего Амура (Сикачи-Алян, Шереметьево, Кия, Калиновка, Сукпайская писаница, рисунки у стойбища Май). Был проведён подробный анализ таких параметров, как форма корпуса, носа и кормы изображённых лодок, размеры транспортных средств и контекстные сюжеты. Для интерпретации полученных результатов рассмотрены этнографические материалы по коренным народам Амуро-Сахалинской историко-культурной области (нанайцы, удэгейцы, нивхи и др.), в частности основные виды водного транспорта, география их распространения и области применения. Привлечены также археологические материалы (изображения водного транспорта на предметах мобильного искусства памятников Приморья и Нижнего Амура) и исторические свидетельства о водном транспорте сопредельных территорий (Китай, Манчжурия, Приморье). В результате удалось выявить определённую зависимость конструктивных особенностей изображений лодок от рельефа местности и специфику водотока рек, на берегах которых располагаются памятники. Также были выделены основные виды транспортных средств, которыми могли располагать создатели петроглифов: долблёнки, в том числе обоюдоострые и с лопатообразным выступом; берестяные каркасные лодки; лодки, предназначенные для морского плавания, и более крупные суда класса «река — море», хорошо известные на соседних территориях в эпоху средневековья. **Ключевые слова:** петроглифы, изображения лодок, водные средства передвижения, Нижний Амур, Амуро-Сахалинская историко-культурная область.

**Anna I. Pankina**<sup>1</sup>  
pankina1995b@mail.ru  
**Nikita L. Svistov**<sup>1</sup>  
svistov\_n.l@bk.ru

### **WATER TRANSPORT ON THE PETROGLYPHS OF THE LOWER AMUR: INTERPRETATION BASED ON ARCHAEOLOGICAL AND ETHNOGRAPHIC PARALLELS**

The study presents the results of morphological analysis of images of water vehicles on the rock art sites of the Lower Amur (Sikachi-Alyan, Sheremetyevo, Kiya, Kalinovka, Sukpayskaya pisanitsa, drawings at the May camp). A detailed analysis

<sup>1</sup> Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.

Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia

<sup>2</sup> Авторы выражают большую признательность за помощь и советы сотрудникам ИИАЭ ДВО РАН А.Л. Ивлиеву, В.В. Подмаскину, Е.В. Сидоренко, Д.В. Маковееву, а также А.И. Селютиной (КазНУ им. Аль-Фараби).

of such parameters as the shape of the hull, bow and stern of the depicted boats, the size of vehicles and contextual plots was carried out. To interpret the results obtained, ethnographic materials on the indigenous peoples of the Amur-Sakhalin historical and cultural region (Nanai, Udege, Nivkh, etc.), in particular, the main types of indigenous water transport, the geography of their distribution and areas of their application, are considered. Archaeological materials (images of water transport on objects of mobile art of sites of Primorye and Lower Amur) and historical evidence of water transport of adjacent territories (China, Manchuria, Primorye) are also involved. As a result, it was possible to identify a certain dependence of the structural features of the images of boats on the terrain and the features of the watercourse of the rivers on the banks of which the monuments are located. And also to identify the main types of vehicles that the creators of petroglyphs could have: dugouts, including with a shovel-shaped protrusion, birch bark frame boats, boats designed for sea navigation and larger river-sea class vessels, well known in neighboring territories in the Middle Ages.

**Keywords:** petroglyphs, images of boats, water vehicles, Lower Amur, Amur-Sakhalin historical and cultural region.

## ВВЕДЕНИЕ

Развитие водного транспорта и повсеместное его распространение на территории Северной Евразии неразрывно связывается с периодом таяния ледников, трансгрессией уровня моря на побережье и образованием густых речных систем в континентальной зоне. Для культур финального плейстоцена — раннего голоцена Северной Пасифики вопрос о водных средствах передвижения является ключевым в дискуссиях о путях миграций и заселений прибрежных районов и островов (Maritime Prehistory 2022: 10—11). К настоящему времени на территории Корейского полуострова и Японии обнаружено более 124 деревянных лодок из 68 памятников эпохи неолита и бронзы (Предварительное сообщение 2009: 198—199).

Территория юга Дальнего Востока России (Приамурье и Приморье) значительно беднее на подобные находки: на данный момент не известно ни одного артефакта, напрямую связанного с водными средствами передвижения. Однако имеется ряд косвенных признаков, в том числе экофакты — фаунистические материалы нескольких видов морских рыб и моллюсков в составах раковинных куч, добыча которых могла осуществляться только при наличии водного транспорта (Vostretsov 2022: 187).

Ещё одним источником информации о таком транспорте можно считать наскальное и мобильное искусство. Изображения водных средств передвижения, начиная с эпохи неолита, становятся стабильным общеевразийским сюжетом наскальной живописи. К настоящему моменту насчитывается около девяти географических районов, где были обнаружены рисунки лодок, обладающие различными морфологическими и стилистическими особенностями (Куликова 2014: 59—60). Для Дальневосточного региона можно выделить несколько географических провинций наскального искусства, где встречаются изображения водных видов транспорта: п-ов Чукотка (памятник Пегтымель), Верхний Амур и писаницы по р. Олёкме, писаницы бассейна Нижнего Амура. Художественные традиции каждой из провинций отличаются по технике изготовления (охра, выбивка) и стилистике.

Для территории Нижнего Амура изображения водных средств передвижения известны на шести писаницах, где лодки переданы прямой или изогнутой линией с вертикальными прямыми чёрточками — фигурами людей. Даже беглый просмотр имеющихся изображений позволяет выделить плавательные средства, различные по форме корпуса, кормы, носа и размерам. Предложенный в данной статье подробный анализ конструкционных

особенностей лодок, изображённых на писаницах Нижнего Амура, и поиск аналогий в этнографическом материале может пролить свет на отсутствующую группу артефактов на территории юга Дальнего Востока России.

В исследовании использовался сравнительно-морфологический анализ, направленный на выявление основных параметров плавательных средств, зафиксированных в образцах наскальной живописи: форма корпуса (плоское дно, дугообразное), размеры лодки (по количеству людей внутри и высоте предполагаемого борта), форма носа и кормы (прямые, изогнутые, лопатообразные и т.д.), наличие дополнительных деталей (вёсла, мачта) и контекстный сюжет (сцены рыбалки и/или охоты на морского зверя и т.д.).

Для последующей интерпретации полученных результатов были привлечены материалы культур коренных народов Амуро-Сахалинской историко-культурной области, проживающих непосредственно в регионе, где расположены писаницы. В данном случае нас интересовали различные типы плавательных средств и их конструкционные особенности, дифференцированные в зависимости от географических условий, в которых использовались лодки, а также практические задачи, для которых они применялись.

Правомерность таких сравнений обуславливается следующими факторами: во-первых, геологическое строение региона сформировалось к неолиту и в дальнейшем претерпело лишь незначительные изменения. Речная сеть, несмотря на частые перемещения русла и береговой линии, так или иначе опиралась на имевшиеся географические доминанты. А во-вторых, отмечается распространение у разных народов Амуро-Сахалинской историко-культурной области одних и тех же типов водного транспорта в течение длительного времени, что, скорее, указывает не на этническую специфику при выборе транспортного средства, а на универсальность используемых форм лодок как способа адаптации к особым географическим условиям рассматриваемого региона (Таксами 1976: 133).

Ограничением применяемой методики к интерпретации петроглифов являются следующие моменты: во-первых, наскальная живопись — результат творческого акта человека, она не содержит исчерпывающей информации о сообществах, в которых создавалась, рассматриваемые рисунки могут быть искажены или стилизованы; во-вторых, невозможность абсолютных датировок и трудности корреляции петроглифов с выделенными археологическими культурами не позволяют рассматривать имеющиеся рисунки в комплексе с другими материалами (данные жилищных и погребальных памятников).

Тем не менее сюжеты наскальной живописи создавались в определённой географической и культурной среде, а образцами для рисунков служили конкретные объекты. Посредством указанных выше методов мы попытаемся выявить и интерпретировать их характерные черты.

#### АМУРСКО-ПРИМОРСКО- САХАЛИНСКАЯ СТРАНА (ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК)

Географические рамки исследования охватывают территорию, входящую в состав Амурско-Приморско-Сахалинской страны субконтинента Восточной Азии. Для данной территории характерно преобладание горного рельефа (хребет Сихотэ-Алинь, хребет Буреинский и др.) с обширными межгорными депрессиями (Нижне-Амурская, Приханкайско-Уссурийская, Зейско-Буреинская).

На территории страны распространены дальневосточные таёжные, подтаёжные и широколиственные ландшафты. С эпохи неолита до современности их границы периодически сдвигались в меридиональном направлении, тем не менее мы можем очертить основной состав растений, произрастающих здесь и доступных местному населению. Для таёжных ландшафтов на равнинах характерны лиственные багульниково-зеленомошные леса, в горной местности — леса из аянской ели, в подтаёжной зоне отмечается

переход темнохвойных пород на дубово-лиственничные леса. Для равнин и сухих горных склонов суббореального ландшафта характерны леса из монгольского дуба, с примесью даурской берёзы, амурской липы, клёна мелколистного с подлеском и густым травяным покровом. Для горных склонов типичны кедрово-широколиственные леса, в долинах горных рек — леса из ильма, ясеня, бархата амурского, ореха маньчжурского и др. (Исаченко 1989: 21, 85, 95, 126).

Речная сеть хорошо развита, полностью принадлежит к Охотскому и Японскому морям. Для большинства рек Амурско-Приморско-Сахалинской страны можно отметить следующие особенности: 1) в истоках долины рек стеснены горами, характерно быстрое течение, наличие перекаатов, порогов и завалов; 2) по мере удаления от истоков долины рек расширяются, в нижнем течении они преимущественно проходят по равнинным участкам, имеют малые уклоны и скорости течения, низкие пологие берега; 3) переход от горной части бассейна рек к равнинной часто выражен весьма резко (Соколов 1952).

Крупнейшей рекой данного региона является Амур (среднее и нижнее течение) и его притоки. Нижнее течение Амура проходит по Ханкайско-Уссурийской и Нижне-Амурской низменностям, имеет сравнительно спокойное течение — скорость в среднем около 4,2 км/ч. Ширина русла колеблется от 1 до 7—10 км, ширина в устье — 15 км. Образованная пойменной и надпойменной террасами Нижне-Амурская низменность на значительной части своей площади покрыта марями и озёрами (Соколов 1952).

Второй крупнейшей рекой региона является Уссури. Она судоходна на всём протяжении. Основные притоки — Сунгача, Иман, Бикин и Хор. Для рек бассейна Уссури прослеживается отчётливо выраженная зависимость густоты речной сети от высоты водосбора. Значительно различаются их долины: в верхнем течении реки обычно проходят в V-образных или каньонообразных долинах, а в среднем и нижнем течении — в трапецидальных или ящикообразных (обычно приурочены к меж-

горным впадинам или тектоническим нарушениям) (Проект нормативов 2012: 19).

К югу от устья р. Амур вдоль побережья в Японское море впадает много небольших рек, стекающих с восточных склонов хребта Сихотэ-Алинь. Все они имеют горный характер течения, обладают большими уклонами и скоростями течения (Соколов 1952).

#### АМУРО-САХАЛИНСКАЯ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНАЯ ОБЛАСТЬ (ЭТНОГРАФИЧЕСКИЙ ОЧЕРК)

Коренные народы, населяющие интересующую нас территорию, образуют Амуро-Сахалинскую историко-культурную область: здесь проживают представители тунгусо-маньчжурских народов и палеоазиатов: нанайцы, негидальцы, ульчи, орочи, удэгейцы, тазы, нивхи и др. (рис. 1). Сосуществование разных народов на относительно небольшой территории стало возможно благодаря компактному расселению и занятию разных эколого-географических зон<sup>3</sup>:

- 1) нижнее течение основного русла р. Амур и Уссури, а также устья их притоков (до 50 км вверх по течению) — нанайцы;
- 2) Амурский лиман и материковое побережье Татарского пролива — нивхи, ульчи, негидальцы, орочи;
- 3) горные верховья притоков Амура и Уссури, а также реки восточного склона хребта Сихотэ-Алинь — удэгейцы, тазы, орочи.

Выделенные территории имеют различия в ландшафтном, климатическом и биоресурсном отношении. Тем не менее у всех культур, проживающих здесь, есть общие черты: преимущественное использование рек для транспортного сообщения, распашная одежда из рыбьей кожи, а также невозможность полностью обеспечить себя за счёт одной группы ресурсов. В связи с последним все народы данной области имели смешанный

<sup>3</sup> В данном исследовании не рассматривались материалы о Сахалин.

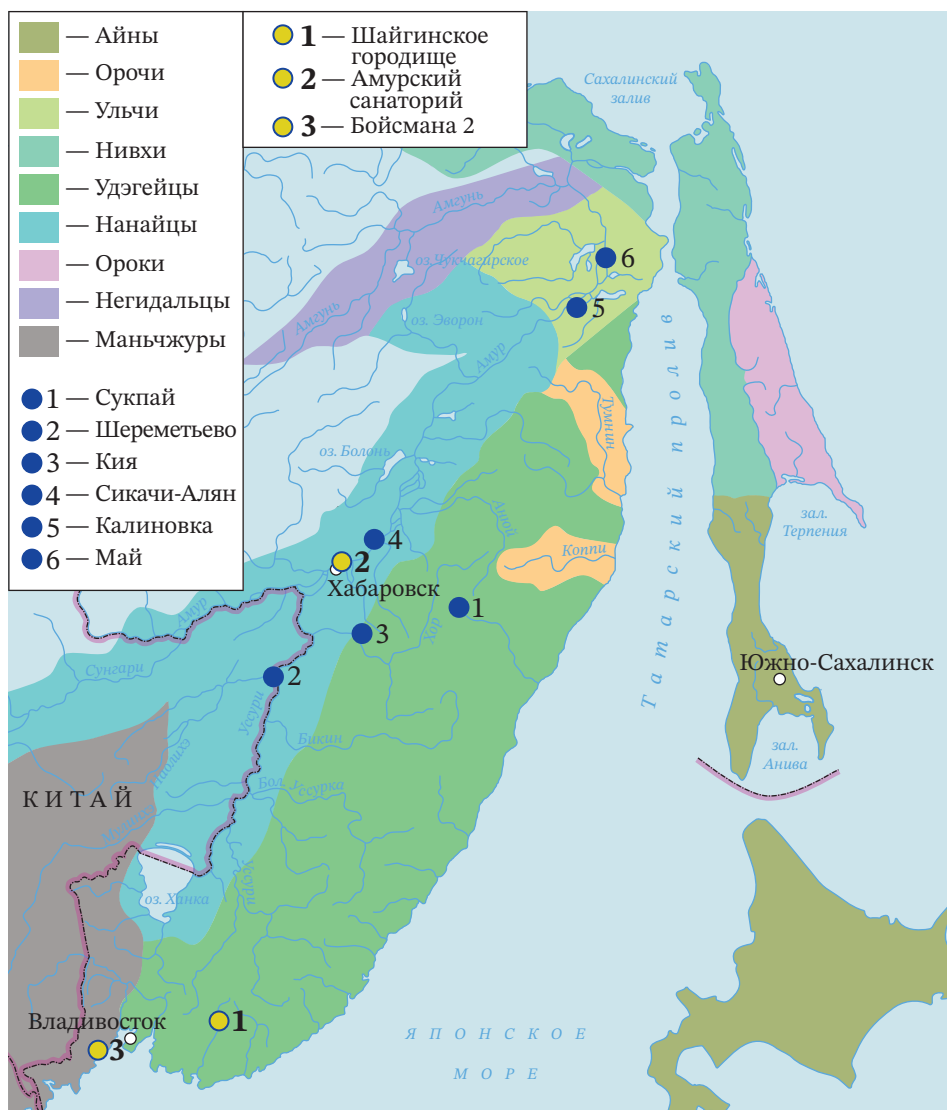


Рис. 1. Расселение коренных малочисленных народов Амуро-Сахалинской историко-культурной области и памятники наскального и мобильного искусства

хозяйственно-культурный комплекс рыболовов и охотников таёжной зоны. Выделяются несколько основных вариантов:

- 1) оседлое рыболовство в сочетании с охотой на таёжного зверя и собирательством (преимущественно у населения нижнего течения Амура и Усури, устьев их притоков);
- 2) рыболовство и морской зверобойный промысел, также дополняемые таёжной охотой и собирательством (население прибрежных территорий и Амурского лимана);
- 3) охота и рыболовство таёжной (горной) зоны (у народов, заселивших горные верховья рек).

Характерными чертами первого и второго вариантов являются большое разнообразие приёмов рыбной ловли — с использованием разноформатных сетей и заповор, крючковых снастей и острог; большое количество типов водного транспорта, в том числе приспособленного для выхода в Татарский пролив и далее, в Охотское море. Основу питания составляла рыба — прежде всего проходных пород (горбуша, кета, нерка, кижуч, сима и т.д.), ловились также и прочие виды. Поселения подразделялись в зависимости от сезона на зимние и летние. Зимой люди жили в долговременных поселениях, весной перебирались ближе к местам промысла во временные постройки (История и культура нанайцев 2003: 65—68).

К третьему варианту можно отнести удэгейцев, живущих по правым горным притокам Усури и Амура и горным рекам бассейна Японского моря. Основу их жизнеобеспечения составляла, прежде всего, охота, которая дополнялась рыбной ловлей и сбором дикоросов. В соответствии с сезоном происходила и смена места обитания: с весны по осень занимались сбором дикоросов и рыбной ловлей, с осени по весну — таёжной охотой в верховьях рек. Основными средствами передвижения были лодки, в зимнее время их заменяли нарты, запряжённые собаками (Ларькин 1959: 136—139).

Можно выделить основные задачи, которые решались через применение водного транспорта:

- 1) обеспечение транспортного сообщения — перекочёвок к местам обитания и сезонным стойбищам, торговые обмены, переселение с одной территории на другую;
- 2) использование непосредственно во время промысла (установка и снятие сетей, транспортировка добычи, охота на лесного и морского зверя);
- 3) известные только по историческим источникам военные походы, а также сохранившиеся до недавнего времени праздники и соревнования (История и культура нивхов 2008: 105).

Водные транспортные средства у народов Амура-Сахалинской историко-культурной области делились на несколько основных типов: долблёные, каркасные и составные (дощатые), — которые использовались в зависимости от географической зоны и функционального назначения самой лодки.

1. Долблёные. Основу такой лодки составляет цельный массив дерева, из которого выдалбливаются конструктивные элементы. В некоторых случаях борта по краю наращивают с помощью дополнительных досок. Примерами лодок такого типа служат:

1.1. Остроконечная лодка амурского типа (нанайцы, удэгейцы, ульчи, орочи). Имела заострённый нос и корму, плоское днище с небольшим выгибом посередине, прямую бортовую линию, прямые распорки. Она давала возможность легко маневрировать в узких протоках и часто использовалась для индивидуальной охоты (позволяла подплыть к месту водопоя, охотиться на водоплавающую дичь, рыбачить с острогой). Лодка имела небольшие размеры (до 5,5 м), была рассчитана на одного или двух людей. Грузоподъёмность не превышала 200—300 кг. Изготавливалась из одной колоды дерева мягких мелкослоистых пород (тополь, осина, липа, кедр) (Ларькин 1959: 148; Чепелев, Прокофьев 1998: 195).

1.2. Лодка с лопатообразным носом — *бат* (нанайцы, ульчи, орочи, удэгейцы). Отличается характерным выступом в передней части в формате лопатообразного

(четырёхугольного) продолжения днища (амурский вариант), приподнявшегося над поверхностью воды (рис. 2: 14). Подобная конструкция позволяла ложиться на волну и гасить её, а также преодолевать сложные перекапы и завалы. Корма и нос заканчивались прямыми вертикальными стенками. Размеры такой лодки варьировались в зависимости от величины дерева, из которого она изготовлялась (кедр, липа, тополь), в среднем длина равнялась 7,5 м, известны лодки до 10—12 м. Бат предназначался для перевозки людей и грузов (грузоподъёмность до 750—800 кг) по горным таёжным рекам (Чепелев, Прокофьев 1998: 192; Подмаскин 1974: 32—33).

2. Каркасные. В данном регионе такая лодка представляет собой каркас, выполненный из ели или лиственницы и обтянутый берестой (нанайцы, улчи, негидальцы, амурские эвены). Берестяная лодка была повсеместно распространена по Дальнему Востоку у тунгусоязычных народов (рис. 2: 15). Амурский вариант отличался высоко загнутыми носом и кормой, для защиты от попадания воды внутрь, а также для скрепления бересты. Особенностью такой лодки является лёгкость и проходимость на мелководье, однако конструкция достаточно хрупкая, поэтому могла использоваться только на спокойной воде. В длину достигала до 3 м и вмещала от 1 до 6 чел. Берестяниками активно пользовались в хозяйстве: ставили сети, выезжали на охоту или в гости (Таксами 1976: 134—135; Павлюченко, Турмов 2001: 193).

3. Составные. Как следует из названия, такие лодки составлялись из нескольких частей (досок). Один из наиболее удачных (и один из самых универсальных) примеров такой конструкции — амурская дощатая лодка. Она собиралась из трёх и более досок (ива, ель, сосна, кедр). Выделяются два основных варианта: простая плоскдонная лодка и сложная лодка, со слабобыгнутым посередине днищем, выступающим вперёд в носовой части. Такие

лодки имели тупую корму и нос, сформированный из двух досок, сходящихся внахлест под углом. Амурская лодка применялась на рыбном промысле, при охоте на морского зверя и для перевозки грузов. Для выхода в море ей надстраивали борта (рис. 2: 16) (Чепелев, Прокофьев 1998: 199—200).

Из описанного перечня в наши дни активно применяется только лодка с лопатобразным носом, претерпевшая со временем существенные изменения в технологии создания: с 1950-х гг. долблённые из цельного ствола баты стали строиться как лодки амурского типа — из досок, с дополнением в виде навесного мотора (Звиденная, Старцев 2022: 846—847). Такой тип на данный момент сохраняется преимущественно в верховьях правых горных притоков р. Усури. В остальных областях юга Дальнего Востока на смену традиционным изделиям пришли более доступные лодки фабричного производства.

Необходимость в использовании речного транспорта такого типа даже в настоящие дни — уникальное стечение обстоятельств, главными из которых являются физические характеристики реки и сохранившиеся традиционные промыслы. Узкая и вытянутая лодка амурского типа, сохраняющая форму традиционного бата, является оптимальной для передвижения по всей длине горных притоков, а также по основному руслу р. Усури. Одновременно с этим необходимость регулярно выезжать на охотничий участок делает наличие амурской лодки важным фактором жизнеобеспечения.

#### ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ И АРТЕФАКТЫ (ИСТОРИКО- АРХЕОЛОГИЧЕСКИЙ ОЧЕРК)

Водный транспорт, бытовавший в прошлые эпохи на Нижнем Амуре, не ограничивается только рассмотренными выше лодками коренных малочисленных народов, которые изучались этнографами в XIX—XX вв. Согласно сведениям русских путешественников и исследователей, таких как Р.К. Маак, Г.И. Невельской,

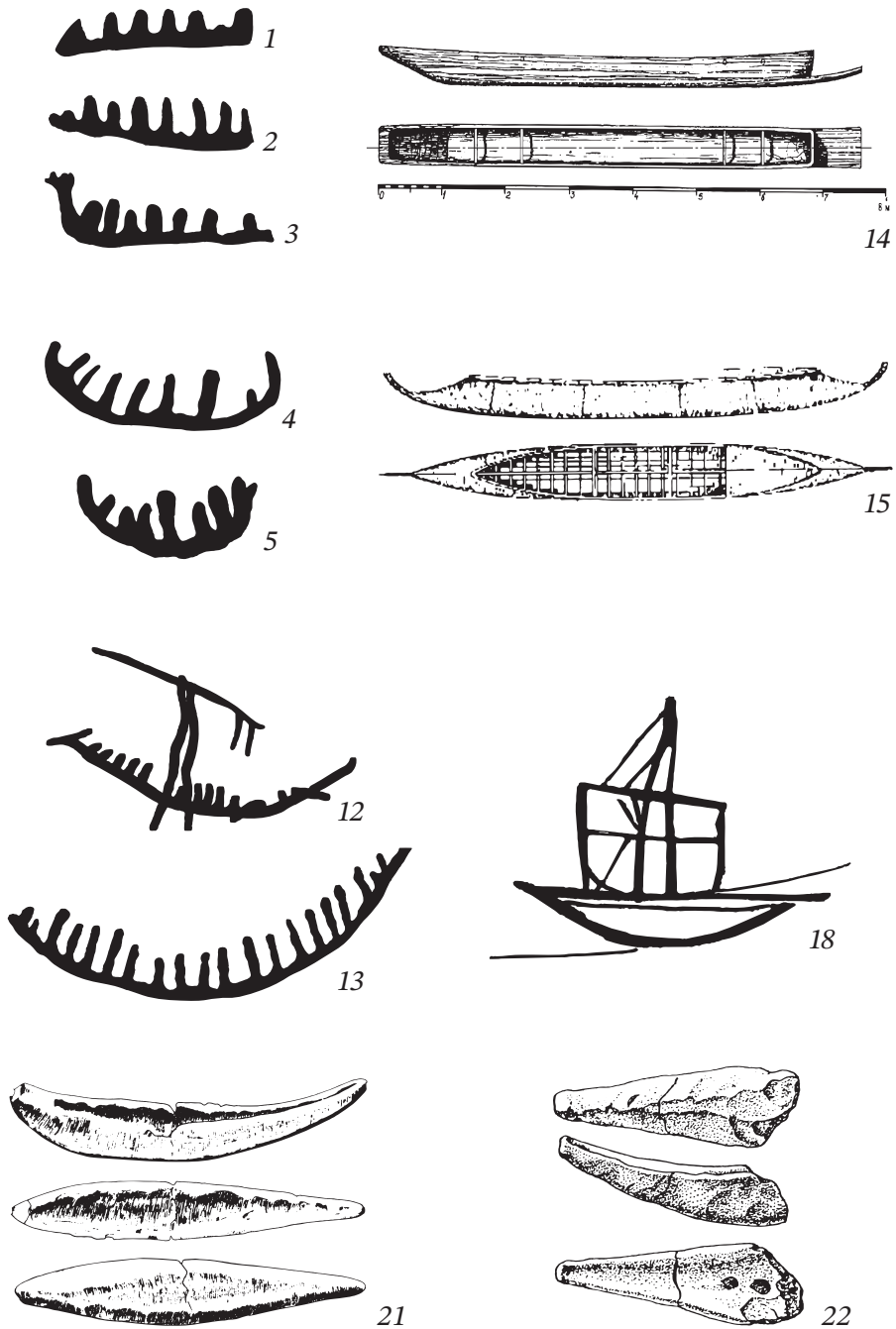
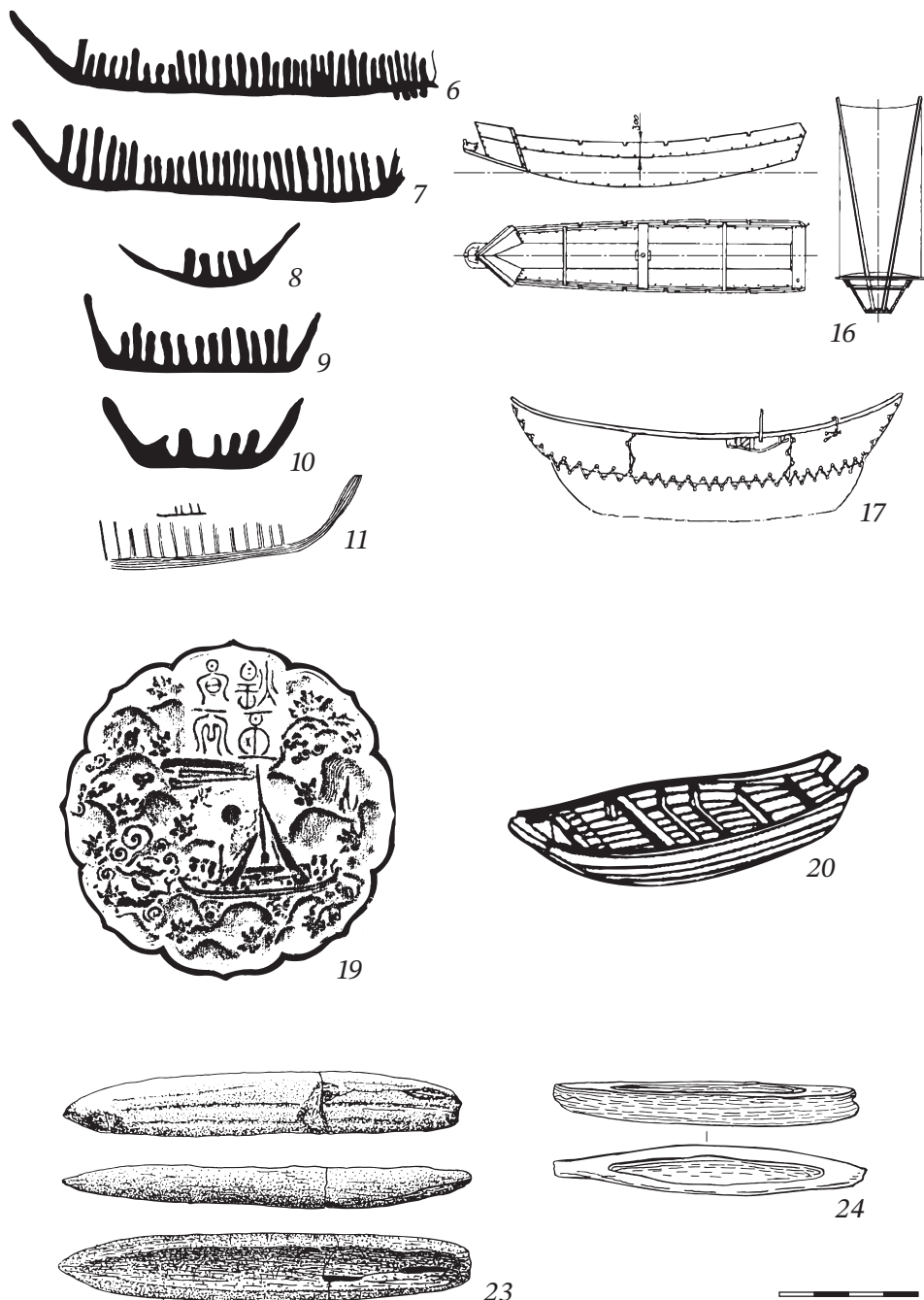


Рис. 2. Водные средства передвижения Нижнего Амура. Изображения на писаницах: 1, 2 — Сукпайская писаница; 3, 5, 12 — Сикачи-Алян; 4 — Кия; 6—10 — Калиновка; 11 — Май; 13 — Шереметьево (Окладников 1971, Лапшина 2020). Лодки коренных народов Амура-Сахалинской историко-культурной общности: 14 — долблённый бат, вариант лодки с лопатообразным выступом; 15 — берестяная лодка-оморочка; 16 — дощатая лодка амурского типа, морской вариант; 17 — лодка-долблёнка айнов с деревянными



наставными бортами для морского промысла (Чепелев, Прокофьев 1998); 20 — маньчжурская дощатая лодка *сампан* (Павлюченко, Турмов 2001). Изображения на мобильных предметах: 18 — парусник на сосуде из Шайгинского городища (Шавкунов 1989); 19 — парусник на бронзовом зеркале эпохи чжурчжэней (Китай) (Силантьев 2001). Модели лодок, обнаруженные на археологических памятниках: 21 — Амурский санаторий (Окладников, Деревянко 1973); 22 — Бухта Теляковского; 23—24 — Бойсмана 2 (Бродянский 2015)

Л.И. Шренк и др., в середине XIX в. на Амуре часто встречались суда маньчжурских чиновников, торговцев и воинов.

Маньчжурское судно имело общую конструкцию с амурской лодкой нивхов или нанайцев. Оно состояло из трёх (самбан) или пяти (вубан) длинных досок: средняя представляла собой днище, выступающее в носовой части вперёд, и две/четыре (в таком случае одна ставилась на другую) боковые доски, замыкающиеся отвесным шпигелем (транцевая доска) (рис. 2: 20). Носовая часть была остроконечной, выполненной из дощечек разной длины. Главным отличием такого судна от лодок аборигенов, согласно Л.И. Шренку и Р.К. Мааку, являлись более крупные размеры, что позволяло дополнить водный транспорт в кормовой части палубой или помостом, с навесом из соломы или тростника, или каютой из досок с окнами. В передней части также могло располагаться сооружение с навесом, меньших размеров, или печи с вмазанными в них котлами. Маньчжурские суда имели постоянные скамьи для гребцов и мачтовую банку, высокую мачту с четырёхугольным парусом и широким основанием. Они могли достигать в длину до 17—19 м (8—10 саженей) и вмещать большое количество человек (Маак 1959: 87; Шренк 1899: 200—201).

В эпоху средневековья известен период, когда территории Нижнего Амура и Сахалина номинально входили в состав управления Нургань (династия Мин). Для показательной демонстрации влияния китайскими чиновниками во главе с евнухом Ишихой и с сопровождавшими их воинами было совершено около семи экспедиций к устью Амура с р. Сунгари с 1404 по 1433 г. Об этих событиях остались упоминания на стелах Тырского утёса. Известно, что в некоторых из данных походов численность экспедиции достигала 2 тыс. чел., размещённых на 50 больших лодках, на постройку которых требовались существенные затраты, отражённые в китайских источниках (Головачёв 2010: 129—130).

Другой маршрут на Нижний Амур был связан с транспортным путём через долину р. Суйфун, Приханкайскую степь и бассейн р. Усури, соединявшим разные пле-

мена чжурчжэней. Известно, что они после захвата Северного Китая частично переняли и развили навыки строительства речных, морских и понтонных судов у китайцев. О характере водного средневекового транспорта, способного ходить по рекам и вдоль побережья моря, позволяют судить изображения парусных судов на керамике из Шайгинского городища (Приморье) и бронзовых зеркалах, обнаруженных на территории Китая и Кореи того времени. Там представлены небольшие одномачтовые судна класса «река — море». Корабль с шайгинского сосуда имеет полукруглое днище без киля с прямой линией борта, парус показан косым четырёхугольником, что, скорее всего, соответствует парусному вооружению рейкового типа (рис. 2: 18, 19) (Шавкунов 1989: 149; Силантьев 2001: 217; Воробьёв 1975: 288).

Ранние эпохи Приморья и Приамурья (неолит и палеометалл), как уже отмечалось, не сохранили артефактов, напрямую связанных с водными видами транспорта. Помимо изображений на скалах, о которых речь пойдёт в следующем разделе, нам известны единичные находки моделей лодок, обнаруженные на памятниках разных археологических культур. На памятнике Амурский санаторий в г. Хабаровске (польцевская культура раннего железного века Приамурья, X/VIII вв. до н.э. — IV в. н.э.) была найдена глиняная модель лодки, по форме напоминающая лодку-берестянку или обоюдоострую долблёнку. У неё выгнутое днище и симметрично суживающиеся, загнутые кверху концы (рис. 2: 21). Сходными чертами обладает фрагмент глиняной модели лодки, найденный в бухте Теляковского (Приморье, янковская культура, VIII в. до н.э. — I в. н.э.). У данного изделия имеется два углубления в днище, вероятно, это гнёзда для мачты (рис. 2: 22). В погребальных комплексах 3 и 7 памятника Бойсмана 2 (бойсманская культурная традиция, неолит Приморья, 6,5—5 тыс. л.н.) были обнаружены две модели лодок, выполненные из рога оленя. Одна имеет острый нос и прямую корму, плоское слабо выгнутое днище, небольшую глубину борта; вторая — обоюдоострые корму и нос и достаточно высокие борта. Данные модели

могут соответствовать разным типам долблёнок (рис. 2: 23—24) (Окладников, Деревянко 1973: 293; Бродянский 2001: 28, 58).

Аналогичные находки глиняных моделей, а также самих лодок, датируемые эпохами неолита и палеометалла, на сопредельных территориях известны на Японских островах, Корейском полуострове и в Юго-Восточном Китае. Абсолютное большинство лодок отсюда представлены долблёнками. Как уже отмечалось выше, на Японских островах найдено к настоящему моменту более 124 подобных артефактов на 68 памятниках. Большое количество материала позволило разработать классификацию конструкций долблённых лодок: обоюдоострая долблёнка («форма срезанного бамбука»), выполненная из половины ствола дерева; долблёнка с квадратными кормой и носом и плоским днищем («форма коробки»); долблёнка с острым носом и прямоугольной кормой, изготавливавшаяся из целого ствола дерева («форма сушёного тунца») (Судостроение и мореплавание 1985: 11—13; Предварительное сообщение 2009: 198—199).

#### ПИСАНИЦЫ НИЖНЕГО АМУРА: ГЕОГРАФИЯ, СЮЖЕТЫ И ИХ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ

Всего на территории Нижнего Амура к настоящему времени известно девять памятников наскального искусства. Подавляющая часть писаниц расположена в континентальной зоне современного Хабаровского края по берегам рек, принадлежащих бассейну Амура: Сикачи-Алян, Киинские петроглифы, Сукпайская писаница, Шереметьево, Калиновка, рисунки у стойбища Май. Именно на этих памятниках встречаются изображения лодок. Также известен один памятник пещерного типа (Медвежьи щёки, к настоящему моменту уничтоженный) и два местонахождения на побережье в бухтах Ситуан и Базарная (Лапшина 2020: 200).

Если разместить на карте Амурско-Приморско-Сахалинской страны интересные нас писаницы, то можно заметить, что

они располагаются во всех трёх выделенных ранее эколого-географических зонах:

#### 1. Горные районы (верховья притоков Амура и Усури)

*Сукпайская писаница.* Рисунки расположены на скальном выходе гранитных пород на правом берегу р. Сукпай (приток Хора), в 14 км от устья и одноимённого посёлка (район им. Лазо, Хабаровский край).

Бассейн реки принадлежит западному склону хребта Сихотэ-Алинь, данная территория определяется как зона среднегорья (высота — 700—1100 м). Сукпай является горной рекой, большей частью течёт по дну узкой извилистой долины, русло порожистое. Дно сложено каменисто-галечными породами, от впадения р. Тагэму до устья встречается много валунов (Река Сукпай 2010).

Изображения на писанице выполнены красной охрой, располагаются тремя ярусами на одной плоскости, входят в единый комплекс. Писаница датируется периодом от середины 1 тыс. до н.э. до середины 1 тыс. н.э. Среди сюжетов имеются антропоморфные фигуры, изображения всадников на лошадях и две лодки (Шиповалов 1999: 194—198).

Лодки имеют прямое днище, носовая часть представлена прямым горизонтальным выступом, у одной из них чуть приподнятым. Корма очерчена вертикальной линией под 90 градусов. Количество людей — пять и шесть чел. (рис. 2: 1—2). Исследователями отмечается, что вся конструкция «громоздкая и неудобная» (Лапшина 2020: 44). Наиболее вероятным представляется интерпретировать данные изображения как долблёнки из цельного ствола дерева с лопатообразным выступом, который передан прямым и горизонтальным. Известно, что такие средства передвижения предназначались для перевозки больших грузов, могли вмещать до 12 пар гребцов. Как уже отмечалось выше, именно эта конструкция транспорта сохраняется в горных районах до настоящего времени.

#### 2. Амурский лиман

*Калиновка.* Памятник располагается в Ульчском районе Хабаровского края, неподалёку от с. Калиновка на правом

берегу Амура, в непосредственной близости к Амурскому лиману. Рисунки изображены на отдельном камне в пойме реки.

Петроглифы выполнены тонкой линией при помощи металлического предмета. В центре композиции расположены три крупные личины, а сверху и снизу от них — 12 лодок. Водный транспорт представлен двумя типами конструкции: с прямым и слабовыгнутым днищем. Корма и нос у большинства изображений переданы косыми линиями, идущими под углом 45—60 градусов. Примечательной характеристикой данных лодок является высота кормы и носа, превышающая вертикальные линии, предположительно изображающие людей, которые сидят внутри. Длина лодок и количество людей существенно различаются от изображения к изображению, имеются лодки на 5—6, 12—15 и 28—30 чел. (рис. 2: 6—10).

Подчёркнуто высокие корма и нос, а также глубоко сидящие внутри люди могут быть объяснены наличием у данных транспортных средств наставных бортов, которые были характерны для морского варианта амурской дощатой лодки или долблёных лодок айнов, предназначенных для дальних морских плаваний (рис. 2: 16—17). Наставные борта (верхний ярус) из досок крепились со всех сторон, кроме кормы, по мере надобности могли сниматься и опять накладываться. В длину такие лодки обычно составляли 6—7 м, однако есть свидетельства о лодках, вмещающих 20 и более чел. Важно подчеркнуть, что среди исследователей распространено объяснение старого названия нивхов *гиляки* от названия большой лодки *гила*, что означало дословно «люди, плавающие на больших лодках». Гила использовалась на морском промысле, во время военных походов и на праздниках (Чепелев, Прокофьев 1998: 198—199).

Среди исследователей камень у с. Калиновка принято атрибутировать бохайским временем, как памятник одного из военных походов Бохайского государства к устью Амура (История и культура нивхов 2008: 105).

*Рисунки у стойбища Май.* Местонахождение петроглифов — правый берег Аму-

ра, на скалистых выступах, сложенных чёрными сланцами, в 10 км ниже по течению от с. Булава (Ульчский район Хабаровского края). Рисунки выполнены тонкой резной линией острым металлическим предметом. Среди сюжетов — антропоморфные фигуры, всадники на лошадях, животные (лошади, олени, птицы), имеется единичное изображение лодки (Окладников 1971: 66—67).

Лодка имеет прямое днище, корма очерчена вертикальной прямой линией, носовая часть передана скошенной высокой линией под углом 45 градусов, чуть приподнята. Внутри лодки расположено 13 чел. (рис. 2: 11). Данное изображение аналогично лодкам с Калиновки, имеет высокий нос, значительно превышающий высоту расположенных внутри людей, и может иметь сходную интерпретацию о наличии наставных бортов и, соответственно, принадлежности к морскому типу транспортных средств.

### 3. Нижнее течение основного русла Амура, Усури и устья их притоков

*Кия.* Писаница расположена на базальтовых скальных выходах высокого правого берега р. Кия (приток Усури), у с. Перьяславка (район им. Лазо Хабаровского края). В данном месте горная в истоках река протекает по долине, имеет широкое извилистое русло, медленное течение и небольшую глубину. Ниже по течению от скалы с рисунками р. Кия по правой стороне имеет развитую пойму с рёлками и гривами. Место, где расположены петроглифы, называется проживающим здесь населением Чертово Плёсо и считается одним из самых рыбных участков данной реки (Окладников 1971: 60).

На писанице имеются как изображения, выполненные техникой пикетажа (личины, животные (водоплавающие птицы и олени), овалы и круги, разрозненные линии), так и единственное изображение, выполненное охрой, — лодка. У последней изогнутое днище, симметрично закруглённые нос и корма. Количество людей внутри — шесть чел. (рис. 2: 4).

Подобная форма может соответствовать нанайским каркасным лодкам *дяи* (оморо-

кам, выполненным из бересты), имевшим ладьеобразный корпус. Их отличительные особенности — лёгкость и небольшая осадка даже при полной загруженности, — так необходимые на мелководье, соответствуют описанным выше характеристикам р. Кия. Важно также подчеркнуть, что помимо данного изображения и писаницы на р. Сукпай, на Нижнем Амуре больше не известны другие рисунки охрой. Если сопоставить лодки обоих памятников, то мы увидим значительную разницу в их конструкциях, продиктованных той средой, в которой они были созданы.

*Шереметьево.* Памятник расположен на правом берегу р. Уссури, ниже с. Шереметьево в Вяземском районе Хабаровского края. Выделяется пять местонахождений шереметьевских петроглифов, обнаруженных как на скальных обрывах берега (всего 36 поверхностей), так и на отдельных валунах (6) (Свойский и др. 2021: 263—265). Петроглифы располагаются на границе среднего и нижнего течения р. Уссури. В данном месте река проходит по Амурсунгарийской низменности, имеет равнинный характер и широкую пойму, извилистое русло с большим количеством рукавов и островов (Проект нормативов 2012: 19).

Рисунки выполнены в технике выбивки и гравировки, иногда сопровождаются шлифовкой. Среди них встречаются изображения животных (олени, лоси, лошади, водоплавающие птицы), антропоморфные фигуры и личины, лодки, разрозненные линии, пятна, неопределимые фигуры.

Изображения лодок (2) сходны друг с другом, имеют выгнутое днище. В отличие от рисунка на р. Кия, у них отсутствуют закруглённые нос и корма. Также эти лодки, судя по количеству человек внутри (16/17 и 15), достаточно больших размеров (рис. 2: 13). Поскольку датировка памятника определяется исследователями эпохой средневековья, то есть основания предположить, что в данном случае мы имеем дело с изображением судна класса «река — море», которым пользовались в Юго-Восточной Маньчжурии и Приморье в XII—XIII вв. В предыдущем разделе

мы подробно рассмотрели особенности таких судов, а также имеющиеся в тот период маршруты на Нижний Амур. Примечателен и тот факт, что памятник Шереметьево расположен в непосредственной близости от устья р. Наолихэ, которая, согласно Р.К. Мааку, в середине XIX в. служила торговым путём сообщения, связывающим бассейны р. Уссури и Сунгари (Маак 1861; Лапшина 2020: 45).

*Сикачи-Алян.* Памятник расположен на правом берегу р. Амур, около с. Малышево и Сикачи-Алян (Хабаровский район Хабаровского края). Зафиксировано шесть местонахождений рисунков, вытянутых вдоль берега реки на скальных выступах и отдельно лежащих базальтовых валунах. На памятнике выделяются рисунки, принадлежащие нескольким стилистическим и хронологическим традициям, выполненные в разной технике (Леванова и др.; Лапшина 2020: 41—45).

Всего на Сикачи-Алян известно 19 изображений лодок с совершенно различными формами: с прямым и выгнутым днищем, с острыми, ладьеобразными, горизонтально прямыми носами, с прямой, ладьеобразной кормой. Примечательно, что такие вариации могут встречаться на одном камне в составе одной композиции.

Среди рисунков, определяемых как изображения эпохи неолита, выявлены лодки с прямым днищем, горизонтальной прямой или чуть приподнятой носовой частью, абсолютно аналогичные изображениям Сукпайской писаницы. Другой тип лодки (выгнутое днище, загнутые кверху ладьеобразные корма и нос) близок по конструкции к изображению с р. Кия (рис. 2: 3, 5).

Рисунки, датируемые эпохой средневековья, выполнены тонкой гравировкой, имеют сходные особенности с лодками памятника Шереметьево: выгнутый корпус, большое количество человек на борту (13—15), отсутствие ладьеобразно загнутых кормы и носа. Однако дополнительной деталью сикачи-альянских изображений являются вертикальные высокие линии, размещённые или в центре корпуса лодки, или с краю, в верхней части перечёркиваемые горизонтальной полосой.

Подобная конструкция близка к гравированному изображению судна рейкового типа на сосуде из Шайгинского городища и может интерпретироваться как изображение мачты (рис. 2: 12).

Очевидно, что Сикачи-Алян как в древности, так и в так называемое этнографическое время был узловым центром пересечения многих транспортных путей, связывавших устье Амура, побережье Японского и Охотского морей и о. Сахалин, горные районы Сихотэ-Алиня, бассейн р. Сунгари и путь в Приморье, таёжную зону верховьев Амура и бассейн р. Сунгари, что подтверждается многочисленными данными, в том числе и наличием различных вариаций изображений на писаницах и, соответственно, представленными на них конструкциями реального водного транспорта.

## ВЫВОДЫ

Наш небольшой обзор водного транспорта, практиковавшегося на Нижнем Амуре в древности, средневековье и времени, называемом этнографическим, вплоть до современности, позволяет сделать следующие выводы.

Водные средства передвижения коренных малочисленных народов Амурсо-Сахалинской историко-культурной области напрямую связаны с эколого-географическими особенностями территории, используемой для проживания и ведения промысла, в том числе учитываются такие показатели, как характер доминирующего рельефа, особенности русла реки и её стока, скорости течения и т.д. Тип конструкции водного транспорта также непосредственно обоснован теми задачами, которые он должен был выполнять, и доступностью тех или иных ресурсов, необходимых для его строительства.

Исследуемый район имеет богатое историческое прошлое, связанное с использованием и развитием различных типов водного транспорта. Территория Нижнего Амура не входила в состав средневековых соседних государств, однако ощутила на себе достаточно большое их влияние,

выражавшееся в проводимых экспедициях к устью Амура и морскому побережью. Цели этих экспедиций были различны, тем не менее торговля и обмен товарами с местным населением присутствовали почти всегда. Основными маршрутами на Нижний Амур являлись пути с бассейна р. Сунгари и из Приморья по р. Усури.

Анализ конструктивных особенностей изображений лодок на писаницах Нижнего Амура, с учётом параллелей из этнографического материала и данных археологии, позволил выделить основные виды водных транспортных средств, которые могли использоваться местным населением: долблѐнки, в том числе с лопатообразным выступом, берестяные каркасные лодки, лодки, предназначенные для морского плавания, и более крупные суда класса «река — море», хорошо известные на соседних территориях в эпоху средневековья. География распространения петроглифов с определённым типом водного транспорта находит корреляцию с географией распространения традиционных водных транспортных средств.

Отдельного внимания требует вопрос о количестве людей. Лишь в исключительных случаях на петроглифах встречаются лодки на 1 или 2—3 чел., остальные изображения можно разделить на группы: по 5—6, 7—9, 13—18 и 28—30 чел. в одной лодке. Данные цифры указывают не только на возможные размеры изображаемых судов, о чём уже говорилось выше, но и на особую логику создателя петроглифов. Хорошо известно, что таёжные охотники отправлялись на промысел в одиночку или по двое: например, берестяные оморочки нанайцев, предназначенные для охоты, чаще всего делались специально под рост хозяина лодки, реже — на двоих. Морской промысел уже требовал гораздо большего участия людей, однако из 39 имеющихся изображений на писаницах мы не располагаем ни единым сюжетом, связанным с добычей морского зверя или рыбалкой. Можно предположить, что рисунки крупных лодок и количество людей в них могли отображать более значимые события — праздники, военные и/или торговые экспедиции и другие случаи.

## ЛИТЕРАТУРА

- Бродянский, Д.Л. 2015 *Искусство, духовная культура древних приморцев*. Владивосток: Дальневост. федер. ун-т.
- Воробьёв, М.В. 1975. *Чжурчжэни и государство Цзинь (X в. — 1234 г.)*. Исторический очерк. М.: Наука.
- Головачёв, В.Ц. 2010 Значение Тырских стел и храма «Юннин» в оценках мировой историографии. *Россия и АТР*. № 3: 123—132.
- Звиденная, О.О., Старцев, А.Ф. 2022. Способы передвижения и средства связи. Удэгейцы. *Тунгусо-маньчжурские народы Сибири и Дальнего Востока*. М.: Наука: 844—848.
- Исаченко, А.Г., Шляпников, А.А. 1989. *Ландшафты*. М.: Мысль.
- История и культура нанайцев 2003: *История и культура нанайцев. Историко-этнографические очерки*. СПб.: Наука.
- История и культура нивхов 2008: *История и культура нивхов: историко-этнографические очерки*. СПб.: Наука.
- Куликова, А.С. 2014. Изображения лодок Северной Евразии. *Вестник Кемеровского государственного университета*. № 2. Т. 2: 58—69.
- Лапшина, З.С. 2020. *Архаическая картина мира в семантическом содержании личин петроглифов Нижнего Амура*. Хабаровск: ТОГУ.
- Ларькин, В.Г. 1959. Хозяйство и средства передвижения удэгейцев до установления советской власти. *Труды. Серия историческая / АН СССР*. Дальневосточный филиал им. В.Л. Комарова. Т. 1: 126—153.
- Леванова, Е.С., Ласкин, А.Р., Романенко, Е.В., Свойский, Ю.М. *Петроглифы Нижнего Амура и Уссури*. URL: <https://aurokart.ru/> (дата обращения 06.11.2023).
- Маак, Р.К. 1859. *Путешествие на Амур, совершённое по распоряжению Сибирского отдела Русского географического общества, в 1855 году, Р. Мааком*. СПб.
- Маак, Р.К. 1861. *Путешествие по долине реки Уссури: свершил по поручению Сибирского отдела Императорского Русского географического общества*. СПб. Т. 1. URL: <https://www.prlib.ru/item/441242?ysclid=loowdbfmqo849286270> (дата обращения 06.11.2023).
- Окладников, А.П. 1971. *Петроглифы Нижнего Амура*. Л.: Наука.
- Окладников, А.П., Деревянко, А.П. 1973. *Далёкое и прошлое Приморья и Приамурья*. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во.
- Павлюченко, Ю.Н., Турмов, Г.П. 2001. *Архитектура судов и кораблей*. Краткий морской словарь: учеб. пособие для студ. вузов по спец. «Кораблестроение и океанотехника». 2-е изд., доп. М.: Ступени.
- Подмаскин, В.В. 1974. Удэгейские лодки. *Охота и охотничье хозяйство*. Вып. 2: 32—33.
- Проект нормативов 2012: *Проект нормативов допустимого воздействия (ндв) по бассейну реки Амур: Уссури*. Хабаровск: Амурское бассейновое водное управление Федерального агентства водных ресурсов РФ.
- Река Сукпай 2010: Река Сукпай. *Реки Приморья*. URL: [https://primpogoda.ru/articles/reki\\_primorya/reka\\_sukraj?ysclid=lonxgocfmf626483553](https://primpogoda.ru/articles/reki_primorya/reka_sukraj?ysclid=lonxgocfmf626483553) (дата обращения 06.11.2023).
- Свойский, Ю.М., Леванова, Е.С., Романенко, Е.В. 2021. В поисках Шереметьевских петроглифов: комплексный подход к документированию скальных поверхностей. *Проблемы истории, филологии, культуры*. № 2: 262—274.
- Силантьев, Г.Л. 2001. Морские пути и якорные стоянки бохайцев и чжурчжэней на юге Дальнего Востока России VIII—XIII в. *Древняя и средневековая история Восточной Азии. К 1300-летию образования государства Бохай*: Материалы междунар. науч. конф. (Владивосток, 21—26 сентября 1998 г.). Владивосток: ДВО РАН: 217—238.
- Соколов, А.А. 1952. *Гидрография СССР*. Л.: Гидрометеиздат. URL: <http://abratsev.ru/biblio/sokolov/content.html?ysclid=lootycfa4a647704904> (дата обращения 06.11.2023).
- Таксами, Ч.М. 1976. Некоторые общие черты летних средств передвижения у народов Нижнего Амура и Сахалина. *Материальная культура народов Сибири и Севера*. Л.: Наука: 123—138.

- Чепелев, В.Р., Прокофьев, М.М. 1998. Водные средства передвижения у народов Нижнего Амура и Сахалина (из истории судостроения и судостроительной техники). *Вестник Сахалинского музея*. № 1: 190—206.
- Шавкунов, В.Э. 1989. Об изображениях парусника на сосуде из Шайгинского городища. *Новые материалы по средневековой археологии Дальнего Востока СССР*. Владивосток: ДВО АН СССР: 147—149.
- Шиповалов, А.М. 1999. Наскальные изображения на р. Сукпай. *Традиционная культура востока Азии*. Благовещенск. Вып. 2: 194—200.
- Шренк, Л.И. 1899. *Об инородцах Амурского края*. Т. 2. СПб.: Тип. Имп. акад. наук.
- Maritime Prehistory 2022: *Maritime Prehistory of Northeast Asia*. Singapore: Springer.
- Vostretsov, Yu.E. 2022. Seagoing Watercraft in the Context of Marine Adaptations in Peter the Great Bay, Primorye Region, Russian Far East. *Maritime Prehistory of Northeast Asia*. Singapore: Springer: 181—192.
- Предварительное сообщение 2009: Синсоккисидэ ильбонёльдэо тхоннамупэро пон Ханбандо тхоннамупэ ёнгуэ ечхаль = Предварительное сообщение по исследованию бревенчатых лодок (челноков) Корейского полуострова через призму неолитических челноков Японского архипелага. *Ханбандо тхоннамупэ ёнгуэ ечхаль*. № 18: 185—217. (На кор. яз.)
- Судостроение и мореплавание 1985: Чжунго гудай дэ цзаочуань хэ ханхай = Судостроение и мореплавание в древнем Китае. *Цзуго цуншу = Собрание сочинений о Родине*. Пекин: Чжунго циньянь чубаньшэ. (На кит. яз.)

## REFERENCES

- Brodyanskiy, D.L. 2015. *Iskusstvo, dukhovnaya kul'tura drevnikh primortsev* [Art, Spiritual Culture of the Ancient Primorye People]. Vladivostok, Dal'nevost. feder. un-t Publ. (In Russ.)
- Vorob'ev, M.V. 1975. *Chzhurchzheni i gosudarstvo Tszin' (X v. — 1234 g.)*. *Istoricheskii ocherk* [Jurchen and the Jin State (10<sup>th</sup> Century — 1234). Historical Essay]. Moscow, Nauka Publ. (In Russ.)
- Golovachev, V.Ts. 2010. Znachenie Tyrskikh stel i khrama «Yunnin» v otsenkakh mirovoy istoriografii [The Significance of the Tyrian Steles and the Yunnin Temple in the Assessments of World Historiography]. *Rossiya i ATR*, no. 3: 123—132. (In Russ.)
- Zvidennaya, O.O., Startsev, A.F. 2022. Sposoby peredvizheniya i sredstva svyazi. Udegeytsy [Modes of Transportation and Means of Communication. Udege People]. *Tungusoman'chzhurskie narody Sibiri i Dal'nego Vostoka* [Tungus-Manchu Peoples of Siberia and the Far East]. Moscow, Nauka Publ.: 844—848. (In Russ.)
- Isachenko, A.G., Shlyapnikov, A.A. 1989. *Landshafty* [Landscapes]. Moscow, Mysl' Publ. (In Russ.)
- Istoriya i kul'tura nanaytsev 2003: *Istoriya i kul'tura nanaytsev. Istoriko-etnograficheskie ocherki* [History and Culture of the Nanai People. Historical and Ethnographic Essays]. Saint Petersburg, Nauka Publ. (In Russ.)
- Istoriya i kul'tura nivkhov 2008: *Istoriya i kul'tura nivkhov: istoriko-etnograficheskie ocherki* [History and Culture of the Nivkhs: Historical and Ethnographic Essays]. Saint Petersburg, Nauka Publ. (In Russ.)
- Kulikova, A.S. 2014. Izobrazheniya lodok Severnoy Evrazii [Images of boats of Northern Eurasia]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 2, vol. 2: 58—69. (In Russ.)
- Lapshina, Z.S. 2020. *Arkhaicheskaya kartina mira v semanticheskom sodержanii lichin petroglifov Nizhnego Amura* [An Archaic Picture of the World in the Semantic Content of the Petroglyphs of the Lower Amur]. Khabarovsk, TOGU Publ. (In Russ.)
- Lar'kin, V.G. 1959. Khozyaystvo i sredstva peredvizheniya udegeytssev do ustanovleniya sovet'skoy vlasti [Economy and Means of Transportation of Udege People before the Establishment of Soviet Power]. *Trudy. Seriya istoricheskaya*. Ed. by AN SSSR, Dal'nevostochnyy filial im. V.L. Komarova. Vol. 1: 126—153. (In Russ.)

- Levanova, E.S., Laskin, A.R., Romanenko, E.V., Svoyskiy, Yu.M. *Petroglify Nizhnego Amura i Ussuri* [Petroglyphs of the Lower Amur and Ussuri]. Available at: <https://aurockart.ru/> (accessed 06.11.2023). (In Russ.)
- Maak, R.K. 1859. *Puteshestvie na Amur, sovershennoe po rasporyazheniyu Sibirskogo otdela Russkogo geograficheskogo obshchestva, v 1855 godu, R. Maakom* [A Trip to the Amur River, Made by Order of the Siberian Department of the Russian Geographical Society, in 1855, by R. Maak]. Saint Petersburg. (In Russ.)
- Maak, R.K. 1861. *Puteshestvie po doline reki Ussuri: svershil po porucheniyu Sibirskogo otdela Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva* [A Trip along the Valley of the Ussuri River: Made on Behalf of the Siberian Department of the Imperial Russian Geographical Society]. Saint Petersburg, vol. 1. Available at: <https://www.prlib.ru/item/441242?ysclid=loowdbfmqo849286270> (accessed 06.11.2023). (In Russ.)
- Okladnikov, A.P. 1971. *Petroglify Nizhnego Amura* [Petroglyphs of the Lower Amur]. Leningrad, Nauka Publ. (In Russ.)
- Okladnikov, A.P., Derevyanko, A.P. 1973. *Dalekoe i proshloe Primor'ya i Priamur'ya* [The Distant and Past of Primorye and the Amur Region]. Vladivostok, Dal'nevost. kn. izd-vo Publ. (In Russ.)
- Pavlyuchenko, Yu.N., Turmov, G.P. 2001. *Arkhitektura sudov i korablye*. Kratkiy morskoy slovar': ucheb. posobie dlya stud. vuzov po spets. «Korablestroenie i okeanotekhnika» [Architecture of Ships and Ships. A Brief Marine Dictionary: A Textbook for Students of Universities on Spec. "Shipbuilding and Ocean Engineering"]. Moscow, Stupeni Publ. (In Russ.)
- Podmaskin, V.V. 1974. Udegeyskie lodki [Udege Boats]. *Okhota i okhotnich'e khozyaystvo*, vol. 2: 32—33. (In Russ.)
- Proekt normativov 2012: *Proekt normativov dopustimogo vozdeystviya (ndv) po basseynu reki Amur: Ussuri* [Draft Standards of Permissible Exposure (ndv) for the Amur River Basin: Ussuri]. Khabarovsk, Amurskoe basseynovoe vodnoe upravlenie Federal'nogo agentstva vodnykh resursov RF Publ. (In Russ.)
- Reka Sukpay 2010: Reka Sukpay [Sukpay River]. *Reki Primor'ya* [The Rivers of Primorye]. Available at: [https://primpogoda.ru/articles/reki\\_primorya/reka\\_sukpay?ysclid=lonxgocfmf626483553](https://primpogoda.ru/articles/reki_primorya/reka_sukpay?ysclid=lonxgocfmf626483553) (accessed 06.11.2023). (In Russ.)
- Svoyskiy, Yu.M., Levanova, E.S., Romanenko, E.V. 2021. V poiskakh Sheremet'evskikh petroglifov: kompleksnyy podkhod k dokumentirovaniyu skal'nykh poverkhnostey [In Search of Sheremetyevo Petroglyphs: an Integrated Approach to Documenting Rock Surfaces]. *Problemy istorii, filologii, kul'tury*, no. 2: 262—274. (In Russ.)
- Silant'ev, G.L. 2001. Morskie puti i yakornye stoyanki bokhaytsev i chzhurchzheney na yuge Dal'nego Vostoka Rossii VIII—XIII v. [Sea Routes and Anchorages of Bohai and Jurchen in the South of the Russian Far East of the 8<sup>th</sup>—13<sup>th</sup> Centuries.]. *Drevnyaya i srednevekovaya istoriya Vostochnoy Azii. K 1300-letiyu obrazovaniya gosudarstva Bokhay: Materialy mezhdunar. nauch. konf. (Vladivostok, 21—26 sentyabrya 1998 g.)* [Ancient and Medieval History of East Asia. To the 1300<sup>th</sup> Anniversary of the Formation of the State of Bohai: Materials of the International. Scientific Conf. (Vladivostok, September 21—26, 1998)]. Vladivostok, DVO RAN Publ.: 217—238. (In Russ.)
- Sokolov, A.A. 1952. *Gidrografiya SSSR* [Hydrography of the USSR]. Leningrad, Gidrometeoizdat Publ. Available at: <http://abratsev.ru/biblio/sokolov/content.html?ysclid=lootyca4a647704904> (accessed 06.11.2023). (In Russ.)
- Taksami, Ch.M. 1976. Nekotorye obshchie cherty letnikh sredstv peredvizheniya u narodov Nizhnego Amura i Sakhalina [Some Common Features of Summer Vehicles among the Peoples of the Lower Amur and Sakhalin]. *Material'naya kul'tura narodov Sibiri i Severa* [Material Culture of the Peoples of Siberia and the North]. Leningrad, Nauka Publ.: 123—138. (In Russ.)
- Chepelev, V.R., Prokof'ev, M.M. 1998. Vodnye sredstva peredvizheniya u narodov Nizhnego Amura i Sakhalina (iz istorii sudostroeniya i sudostoritel'noy tekhniki) [Water Vehicles

- of the Peoples of the Lower Amur and Sakhalin (from the History of Shipbuilding and Shipbuilding Technology)]. *Vestnik Sakhalinskogo muzeya*, no. 1: 190—206. (In Russ.)
- Shavkunov, V.E. 1989. Ob izobrazheniyakh parusnika na sosude iz Shayginskogo gorodishcha [About the Images of a Sailboat on a Vessel from the Shaiginsky Ancient Town]. *Novye materialy po srednevekovoy arkheologii Dal'nego Vostoka SSSR* [New Materials on Medieval Archeology of the USSR Far East]. Vladivostok, DVO AN SSSR Publ.: 147—149. (In Russ.)
- Shipovalov, A.M. 1999. Naskal'nye izobrazheniya na r. Sukpay [Rock Carvings on the Sukpai River]. *Traditsionnaya kul'tura vostoka Azii* [Traditional Culture of East Asia]. Blagoveshchensk, AmGU Publ., vol. 2: 194—200. (In Russ.)
- Shrenk, L.I. 1899. *Ob inorodtsakh Amurskogo kraya* [About the Aliens of the Amur Region], vol. 2. Saint Petersburg, Imp. Akad. Nauk Publ. (In Russ.)
- Maritime Prehistory 2022: *Maritime Prehistory of Northeast Asia*. Singapore, Springer Publ. (In Eng.)
- Vostretsov, Yu.E. 2022. Seagoing Watercraft in the Context of Marine Adaptations in Peter the Great Bay, Primorye Region, Russian Far East. *Maritime Prehistory of Northeast Asia*. Singapore, Springer Publ.: 181—192. (In Eng.)
- Predvaritel'noe soobshchenie 2009: Sinsokkaside il'bonyol'doe thonnamupero pon Hanbando thonnamupe yongue echkhal' [Preliminary Report on the Study of Log Boats (Shuttles). The Korean Peninsula through the Prism of the Neolithic Shuttles of the Japanese Archipelago]. *Hanbando thonnamupe yongue echkhal'*, no. 18: 185—217. (In Kor.)
- Sudostroenie i moreplavanie 1985: Zhongguo gudai de zaochuan he hanghai [Shipbuilding and Navigation in Ancient China]. *Zuguo congshu* [Collected Works about the Motherland]. Beijing, Zhongguo qingnian chubanshe Publ. (In Chin.)