DOI 10.24412/2658-5960-2026-55-32-44
УДК 39: 930.85

Сергей Васильевич Березницкий[1]
svbereznitsky@yandex.ru

КУНГАСЫ-ЩЕЛЕВИКИ В РЫБОЛОВНОМ ПРОМЫСЛЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА XX—XXI вв.

В статье рассматривается процесс появления и функционирования на Дальнем Востоке России в XX в. рыболовных кунгасов-щелевиков, плоскодонных лодок с острым наклонённым к воде форштевнем и транцевой кормой, возрождения их производства в XXI в. Традиционные кунгасы были буксируемыми, на них ходили на вёслах, под парусом, с помощью мотора. В XX в. эти лодки активно использовались в рыболовном промысле на Дальнем Востоке России для транспортировки живой рыбы от крупных рыболовных судов, от ловушек ставных сетей к причалам рыбозаводов. Ниже ватерлинии в бортах кунгаса оставляли незашпаклёванные щели, через которые средний отсек наполнялся забортной водой. Рыба в ней оставалась живой до момента обработки. Высказывается гипотеза о том, что основной причиной появления такого типа лодки в Амуро-Сахалинском регионе была необходимость доставки до потребителей свежей рыбы, добываемой в Амурском лимане с помощью заездков: стационарных ловушек из сетей, которые крепятся к подъёмным механизмам на платформах и вбитых в дно сваях. Огромные объёмы промышленного вылова обусловили использование щелевиков в советское время. Необходимость воссоздания их в XXI в. связана с выходом из строя рыболовных лодок советского времени; с высокой ценой новых судов. Актуальной остаётся проблема истории появления кунгасов-щелевиков на Дальнем Востоке России, так как коренные народы в традиционной культуре ими не пользовались. Всю пойманную нерестовую рыбу они сразу же разделывали, вялили, впоследствии солили. Один из возможных вариантов ответа на этот вопрос: диффузия данного типа лодки из европейской промысловой культуры в результате освоения Дальневосточного региона славянскими переселенцами.

Ключевые слова: Амуро-Сахалинский регион, коренные и переселенческие народы, рыболовный промысел, водный транспорт, диффузия культуры.

[1] Музей антропологи и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН, Санкт-Петербург, Россия.

Sergey V. Bereznitsky[2]
svbereznitsky@yandex.ru

KUNGAS-SCHELEVIKI IN THE FISHING INDUSTRY OF THE FAR EASTERN REGION IN THE 20th—21st CENTURIES

The article discusses the emergence of fishing kungas in the Russian Far East in the early 20th century. These flat-bottomed boats had a sharp bow that sloped towards the water and a transom stern. Traditional kungas were towed, rowed, sailed, or powered by an engine. In the 20th century, these boats were actively used in the fishing industry in the Russian Far East to transport live fish from large fishing vessels and from trap nets to fish processing plants. Below the waterline, the sides of the kungas-shchelevik were left with unsealed gaps, through which the middle compartment was filled with running seawater. The fish remained alive until it was processed. It is hypothesized that the main reason for the emergence of this type of boat in the Amur-Sakhalin region was the need to deliver fresh fish to consumers, which was caught in the Amur Estuary using zaezdki: stationary traps made of nets that are attached to lifting mechanisms on platforms and piles driven into the bottom. This same reason (huge volumes of industrial fishing) was the basis for the use of slot-net fisheries in Soviet times; it is still relevant in the 21st century. In addition, the need to recreate slot-net fisheries is currently related to the failure of Soviet-era fishing boats and the high cost of new vessels. The history of the appearance of kungas-shcheleviks in the Russian Far East remains a relevant issue, as they were not used by the indigenous peoples in their traditional culture. They immediately butchered and dried all the spawning fish they caught, and later salted them. One possible explanation is that this type of boat was diffused from European fishing culture as a result of the Slavic settlers' colonization of the Far Eastern region.

Keywords: Amur-Sakhalin region, indigenous and migrant peoples, fishing industry, water transport, cultural diffusion.

С 2000-х гг. в социальных сетях распространяются статьи и видеосюжеты мифологического характера о том, что толчком к современному строительству кунгасов-щелевиков стали обнаруженные в краеведческих музеях чертежи. По мнению авторов сообщений, такие лодки были изобретены коренными народами Охотского побережья, нивхами и айнами, в неолите (9—2 тыс. л.н.). За неимением металлических инструментов они якобы резали еловые брёвна на доски с помощью кожаных ремней. Современные мастера, в частности, на верфи в г. Амурске, убеждены, что они реконструируют древние технологии аборигенов Дальнего Востока.

Однако исследование истории водного транспорта коренных народов Амуро-Сахалинского региона показывает, что у них используются

[2] Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences, St. Petersburg, Russia.

идентичные типы лодок на протяжении многих сотен лет. Этот факт подчёркивает не этническую специфику технологий, а локальную универсальность используемых форм лодок, необходимых для освоения данного пространства, отличающегося системой мощных рек и протяжённой морской акваторией (Таксами 1976: 133). Археологические материалы также не свидетельствуют о наличии в древности у тунгусо-маньчжуров и палеоазиатов кунгасов-щелевиков (Панкина, Свистов 2024: 213, 215, 218). В процессе адаптации к окружающей природе коренные народы разработали технологии производства традиционного водного транспорта, в структуру которого входили берестяные, долблёные из тополя или кедра, дощатые лодки (Старцев 2022а: 18—20). Категория последних представлена, прежде всего, плоскодонной лодкой амурского типа из трёх досок, из которых сооружали дно и борта. Ею управляли с помощью вёсел и паруса. Гораздо реже использовали большие дощатые лодки: джонку, кунгас, майян (Сем 1973: 153). В.Р. Чепелев отметил особое мнение Л.И. Шренка и И.А. Лопатина, которые считали, что тип амурской лодки аборигены заимствовали у маньчжуров или китайцев. Однако Ч.М. Таксами убедительно доказал, что дощатая лодка амурского типа изобретена именно коренными народами Амуро-Сахалинского региона, древними ихтиофагами и морскими зверобоями (Таксами 1975: 65—66; 1976: 125, 128; Чепелев, Прокофьев 1998: 205). Отдельные исследователи отмечали, что в традиционном рыболовном промысле и при транспортировке грузов нечасто, но всё-таки использовался кунгас: плоскодонная лодка с острым форштевнем и транцевой кормой (Чепелев, Прокофьев 1998: 205; Сем 1973: 153). Но про щели в бортах этого судна данные авторы не упоминают. В словарях подчёркивается, что кунгас — плоскодонная, деревянная, беспалубная лодка японо-корейского типа, используемая на Дальнем Востоке для рыболовства и перевозки грузов (Исанин 1987: 371). Во время Русско-японской войны 1904—1905 гг. и обороны о. Сахалина в районе мыса Крильон военные моряки получили приказ уничтожать японские кунгасы (Самарин 1995: 153, 155, 157). К сожалению, в источнике ничего не пишется про наличие или отсутствие щелей в бортах этих кунгасов. Известный отечественный специалист по истории морского и речного судостроения П.А. Филин убеждён, что кунгас в XIX в. был заимствован на Дальнем Востоке у японцев. На Амуре эта лодка известна как щелевик (Филин, Курноскин 2016: 199—200, 373). Если предположить диффузию щелевика из Восточной Азии, к примеру, из Китая, то там для перевозки живой рыбы применяют самоходные живорыбные баржи с садком в носовой части. Вода подаётся в отверстия на носу и вытекает через дно. Поток регулируется щитками, в зависимости от объёма рыбы и качества забортной воды. При необходимости носовые отверстия наглухо закрываются щитками, донные — пробками, и баржа перевозит сухие грузы. Деревянные части защищают от гниения, смазывая

их маслом (Справочник по прудовому рыбоводству 1959). Таким образом, рыба сохраняется живой в этой барже, однако её объём, конструкция отличаются от щелевика. А.Н. Формозов во время зоологической экспедиции АН СССР на Дальнем Востоке так описал грузовой кунгас: китайская лодка с обрубленной кормой и носом (Формозов 2018: 215). Скорее всего, это традиционная китайская джонка.

В методологическом плане используется концепция диффузионизма, позволяющая выявить процесс взаимодействия сообществ, отличающихся хозяйственно-культурным типом и менталитетом. В частности, рассматривается локальная специфика этнокультурных контактов европейских этносов с коренными народами Севера (Арутюнов 1989: 22, 29, 70). Диффузия в подобном взаимодействии преобладает в том смысле, что человеку гораздо проще заимствовать уже готовые технологии, чем создавать их самостоятельно (Wissler 1917: 132—133). Наиболее характерны примеры для индустриальных культур в процессе переселения и освоения новых территорий (Wissler 1923: 128—129). В статье рассматривается конкретный пример подобного заимствования при воссоздании одного из типов рыболовного судна славянскими переселенцами и дальнейшего использования в промыслах, в том числе и коренными народами.

Одной из важных причин отсутствия щелевиков в традиционном рыболовном промысле тунгусо-маньчжуров и палеоазиатов являются особенности их менталитета, мифологической картины мира, верований и ритуалов. Не имея специальных знаний в области ихтиологии, коренные народы интуитивным, опытным путём пришли к технологии сохранения наилучших природных качеств мяса зверей, рыбы и птицы. Для этого они строго соблюдали промысловую этику, категорически запрещавшую приносить животным мучения. Убивать зверей нужно было мгновенно, для чего применялись луки, копья, самострелы, ловушки давящего типа, а не металлические капканы, появившиеся под влиянием европейцев (Старцев 2022б: 201—211). Пойманных в ловушки нерп убивали деревянными дубинками, как и крупных рыб. Выловленная зимой рыба мгновенно замораживалась на льду. Быстрая смерть препятствовала процессу возникновения стресса в организме пойманного животного, в результате которого начинались биохимические реакции, выработка молочной кислоты, ухудшающей вкус продукции. Качество мяса живых рыб в условиях скученности, длительной транспортировки, кислородной недостаточности, отравления загрязнённой водой значительно ухудшается (Романова 2005).

Во время нереста в традиционной культуре была разработана технология безотходной и быстрой обработки пойманной рыбы, которую разделывали, заготавливая юколу для людей и собак. С появлением достаточных запасов соли во второй половине XIX в. рыбу стали солить.

Анализ опубликованных трудов, рассказов современных информантов показывает, что возникновение щелевиков, прорезей как рыболовного

и водного вида транспорта у коренных народов региона следует связывать с процессом переселения русских на Дальний Восток и началом промышленного вылова лососёвых пород рыбопромышленниками во второй половине XIX в., когда нужно было перевозить большое количество рыбы. В конце XIX — начале XX в. в окрестностях Николаевска располагались десятки заездков аборигенного и европейского типов. Первые изобрели коренные народы для пропитания людей и домашних животных, в основном собак. Европейские переселенцы, японские рыбопромышленники усовершенствовали технологию заездка, создав его промышленный вариант (Крюков 1894: 54—58; Захаров и др. 2022: 230—239). Рыбы добывали много, необходимо было её быстро доставлять свежей до рыбоприёмных пристаней, ледников, засольных чанов и коптилен. По данным П.А. Пушкова, главную роль в появлении нового типа водного транспорта сыграло Волжско-Амурское торгово-промышленное товарищество, состоявшее из местных рыбопромышленников и приглашённых в 1906 г. на Нижний Амур астраханских специалистов по рыбной ловле и технологиям обработки рыбы. Именно они и стали строить на Нижнем Амуре «астраханскую посуду», т.е. небольшие деревянные лодки: рыбницы и будары. В них стали транспортировать живую рыбу для продажи её населению на местных рынках и предпринимателям для последующей обработки (Пушков 1913: 15—17). Свежую рыбу доставляли в отсеках с водой, как это делалось на Русском Севере и на Каспийском море. В русском речном и морском рыболовстве для перевозки живой рыбы на дальние расстояния водным путём широко использовали деревянные лодки под названием «прорезь», «водак», «живорыбка», «бударка» (Филин, Курноскин 2016: 63—64, 276—277). Лодка под названием «просольная сойма», или «живорыбка», применялась для перевозки рыбы на оз. Ладожском. Ещё одно промысловое и транспортное судно — сойма — было заимствовано русскими у финнов, вепсов, карел для перевозки живой рыбы на оз. Ильмень, Онега, Ладога, на Белом и Балтийском морях, в Финском заливе и на р. Неве (Филин, Курноскин 2016: 278, 307—308).

По сведениям П.А. Богославского, в XIX в. в бассейне Каспийского моря из ели и сосны строили речные и морские суда — прорези — для перевозки живой рыбы от промыслов в Астрахань и в станицы на продажу. Длина прорези была 5—8 м, ширина — 2—3 м. Управлялась прорезь кормщиком и гребцом на носу. При попутном ветре устанавливали косой парус. Отсеки на корме и носу были наглухо задраены, проконопачены и засмолены. В бортах центрального отсека прорезали продолговатые отверстия для поступления воды. В отсек помещали живую рыбу и сверху закрывали разборной палубой (Богославский 1859а: 156—157; 1859б: 23, фиг. 60; Боголюбов 1880: 544). На прорезях перевозили не только пойманную рыбу, но и садки с мальками для последующего разведения.

Новые лодки-щелевики стали пользоваться невероятной популярностью у амурских рыбопромышленников. Дальнейшее развитие и использование щелевика происходило в 1930—1990-х гг. в рыболовецких кооперативах, колхозах, рыбозаводах; с конца XX в. и по настоящее время — в сфере частных рыболовных компаний.

В 1930-х гг. в бассейне Амура появились первые рыбозаводы в рамках развития советской дальневосточной рыбной промышленности (Мандрик 2000: 31—33 и др.). В 1930 г. во Владивостоке начало работу Главное управление рыбной промышленности «Дальрыба», объединившее государственные и частные рыбопромышленные организации в бассейне Амура, от Хабаровска до устья р. Амгуни и в прилегающих озёрах. В 1934 г. был организован Среднеамурский государственный рыбопромышленный трест, в состав которого вошли Тырский, Солонцовский, Дудинский, Кадинский, Мариинский, Болоньский, Аксянский, Вознесенский, Малмыжский, Славянский, Даергинский, Синдинский, Сусанинский, Гаваньский, Хабаровский, Сарапульский, Нижне-Тамбовский, Ново-Ильиновский, Сухановский рыбозаводы. Они занимались добычей и скупкой рыбы у рыболовецких кооперативов и рыбацких колхозов; производством мороженой, копчёной, солёной и другой рыбопродукции (Петрунина, Громов 2019: 44—49). Во Владивостоке, на Камчатке и Сахалине с начала 1930-х гг. активно развивалось строительство рыболовных кунгасов (Мандрик 2000: 47, 54—55).

Во время Великой Отечественной войны камчатские рыбаки занимались промыслом в море на ботах, кавасаках, прицепных кунгасах, других маломерных судах (Толкачева 2015: 97, 100). На Камчатке в 1930—1960-е гг. кунгасы широко использовались в рыболовном промысле и в транспортировке рыбы к причалам рыбозаводов (Из истории рыбной промышленности Камчатки 2024). С помощью рыбонасосов рыбу могли выгружать только из крупных судов. Кунгасы имели низкую осадку, и мощности компрессора не хватало, чтобы поднимать рыбу на высоту более 6 м. Поэтому кунгасы вытаскивали из воды лебёдкой по наклонной эстакаде и в нужном месте переворачивали, выливая рыбу вместе с водой на приёмную площадку гидрожёлоба (Слесаренко 1958: 1—4). На Сахалине на кунгасах-щелевиках в 1960—1990-х гг. также перевозили огромные объёмы рыбы на рыбозаводы.

Современные информанты прекрасно помнят, как в советское время на Сахалине, в п. Ноглики, в цеху строили кунгасы-щелевики грузоподъёмностью 8 т. В них перегружали, «выливали», рыбу из ловушек, заездков и перевозили её живой в морской воде на заводы. По рассказам рыбаков общины «Нивхи Сахалина», в советское время рыбы вылавливали столько, что рыболовецкие бригады ждали своей очереди для сдачи её на завод несколько суток. Завод не успевал перерабатывать весь улов, находившийся в щелевиках. Руководитель общины К.Б. Лиманзо несколько лет работал бригадиром в рыболовецкой бригаде в колхозе

и неоднократно отвозил рыбу в щелевиках. Он убеждён в том, что перевозка рыбы в морской воде является советской технологией, «…примитивной, устаревшей, но хорошо себя зарекомендовавшей. Теперь рыбы стало мало и постепенно надобность в щелевиках отпадает. Хотя они до сих пор строятся, используются и старые, в том числе в семейной общине „Нивхи Сахалина“ в Ныйском заливе…». Плавучесть погружённого в воду щелевика обеспечивается воздушными отсеками на носу и корме, а также чрезвычайно высокой плавучестью аянской ели, из которой в основном изготавливали эти лодки. Некоторые информанты вспоминали, как в детстве (1950—1960-е гг.) с помощью щелевиков они проходили своеобразную возрастную и профессиональную инициацию. В ответ на настойчивые просьбы ребёнка взять с собой на промысел, на заездок, взрослые помещали его в щелевик, наполненный водой, и, сговорившись, испуганными голосами требовали поскорее вычерпывать воду, чтобы не утонуть. «Испытание», как правило, длилось до тех пор, пока опытные рыбаки не выдерживали и не начинали дружно хохотать над стараниями ученика[3].

Использование щелевиков связано также с технологией рыборазведения, так как на заводы нужно доставлять много живой рыбы. Понимание того, что природные запасы не безграничны, появилось у рыбопромышленников уже в XIX в. За 1907—1918 гг. количество рыболовных участков в низовьях Амура увеличилось в 2 раза, а уловы летней кеты уменьшились более чем в 10 раз. Бесконтрольный вылов привёл к катастрофическому перелову. Промышленный промысловый пресс на лососей был очень велик. И постепенно промышленники стали задумываться о строительстве на Амуре рыборазводных заводов, выпускавших мальков лососей (Засельский 1984: 12, 15—17 и др.). Однако технологии были ещё плохо отработаны, и большая часть выращенных на заводах мальков погибала. Бесперспективной оказалась и технология разведения лосося непосредственно в реках. Но рыбопромышленники все равно не оставляли своих попыток. С 1920—1930-х гг. щелевики использовались для доставки живой рыбы на рыборазводные заводы, пока их постепенно не стали заменять современными металлическими судами. В частности, в Приморском крае, недалеко от Владивостока, Русская судостроительная компания изготавливает металлические морские лодки «Прорезь каплерная несамоходная 10К». Они предназначены для транспортировки живой рыбы с места добычи на рыбозавод водным путём посредством буксировки. Лодка имеет водонепроницаемые блоки плавучести. Средняя часть судна традиционно разделена на отсеки с отверстиями для поступления забортной воды. Длина судна — 14 м, ширина — 4 м, высота борта — 1,2 м, водоизмещение — 9 т,

[3] Полевые материалы С.В. Березницкого, работа с информантами-нивхами: Н.П. Глушковой, З.А. Зальвиной (Ноглики, 2019); А.В. Хурьюн, К.Б. Лиманзо (Ноглики, Южно-Сахалинск, 2025).

вес — 6 т (Русская судостроительная компания 2022). Живую рыбу перевозят также в прорезях (соймах), живорыбных баржах «Аквариум», «Белуга», изотермических судах (Уголков 2019: 46—47).

Считается, что родоначальницей советских рыбоводных заводов по воспроизводству кеты в Приамурье выступает Еврейская автономная область. Например, в 1928 г. на оз. Тёплом был организован Тепловский рыборазводный завод (Облученский район). В 1980-е гг. он выпускал около 30 млн мальков лосося. В 1990-е гг. сюда завозили оплодотворённую икру с нерестовых р. Гур и Анюй (Горелов 2013: 6; Иванов 2016: 2). В наши дни на российском Дальнем Востоке функционирует около 50 рыборазводных предприятий. Искусственное воспроизводство лососёвых и осетровых видов рыб основывается на предварительной заготовке во время нереста на промысловых тонях. Рыбу транспортируют на заводы в живорыбных прорезях (водак, живорыбка) и в живорыбных садках. Они имеют различные размеры и форму, но построены по тому же традиционному способу: носовой и кормовой отсеки водонепроницаемы для сохранения плавучести судна. Средний отсек заполняется водой через щели по бортам. Это всё та же прорезь астраханского типа (Килякова, Мирошникова, Аринжанов 2022: 5—7).

С 2000-х гг. на Сахалине, в Томаринском районе, на деревообрабатывающем предприятии «Парусновский ДОК», для рыбодобывающих фирм строилось около 120 кунгасов в квартал грузоподъёмностью от 0,5 до 8 т. Наибольшей популярностью пользуются трёхтонники. Лодки изготавливают из пихты по специальному разрешению Москвы. Щели делают в точном соответствии с требованиями ГОСТа. Заказы на щелевики поступают регулярно даже с Курильских о-вов (В Парусновском ДОК строят деревянные кунгасы 2003; Кунгасы в Парусном 2007). В 2010-х гг. в Амурске стали делать деревянные кунгасы-щелевики, которые мгновенно раскупаются рыбопромышленными компаниями, в основном для обслуживания заездков в Амурском лимане.

Таким образом, анализ и синтез исторических, этнографических, археологических материалов позволили выявить зависимость водного транспорта коренных народов Амуро-Сахалинского региона, его конструкционных особенностей от рельефа местности, от режима водотока рек, от специфики локальной флоры и фауны. Охотники и рыболовы создали оптимальные для своего хозяйственно-культурного типа лодки: долблёнки-однодревки, обоюдоострые и с лопатообразным выступом; берестяные оморочки; дощатые лодки. Ихтиофаги Амура изобрели наиболее производительную ловушку для рыбы, называемую заездок. Однако в результате диффузии в XIX в. она была заимствована европейскими и японскими рыбопромышленниками, которые усовершенствовали её на основе применения промышленных механизмов. В результате они стали вылавливать огромное количество рыбы, для перевозки которой потребовалось новое судно особой конструкции, позволяющей

сохранять добычу свежей в забортной воде. Постепенно эта технология прочно вошла и в промысловую культуру коренных народов Амуро-Сахалинского региона. Известно, что чаще всего последствия диффузии со стороны европейской цивилизации связаны с трансформацией общества реципиента. Однако эти новации не следует всегда рассматривать лишь с негативной точки зрения для развития этнических ценностей. Наследие коренных народов Севера отличается своими специфическими технологиями, прежде всего высокой степенью адаптации и контролем над огромным пространством. Обогащение аборигенных культур технологическими новшествами стало стимулировать их способность к конкуренции (Головнёв, Куканов, Перевалова 2018; Головнёв 2020: 163—173; Головнёв, Киссер 2021: 80—89).

По рассказам современных информантов, кунгас-щелевик не может быть изобретением коренных народов, так как сама идея длительного сохранения рыбы в воде нарушает их менталитет, мировоззрение, промысловую этику. В традиционной культуре не нужно было вылавливать столько рыбы, так как люди её просто не успели бы обработать. Лишнее всегда означало запретное, ненужное, за что неминуемо последовало бы суровое наказание со стороны духов — хозяев природы. Однако этнографы XIX в. писали о том, что коренные народы Амуро-Сахалинского региона периодически испытывали голодовки. Следовательно, рыбы на весь сезон всё-таки не хватало. Возможно, часть её пропадала из-за нарушения технологии обработки и хранения: рыба портилась из-за сырой погоды, туманов, отсутствия солнца; уничтожалась грызунами, личинками мух и т.п. Имеется существенная разница в качестве рыбы и икры лососёвых пород по мере хода нереста. В Амурском лимане нивхи вылавливали лосось ещё серебристого цвета. Рыба была полна энергии, так как только что перешла из одного гидрологического режима в другой: из морской в пресную речную воду Амура. Мясо у такой рыбы было очень хорошего качества, но икра ещё не «поспевала». На Среднем Амуре лосось начинал претерпевать физиологические изменения: шкура его темнела, пропадал серебристый блеск чешуи, мясо становилось более рыхлым, но икра была уже вкуснее. И наконец, в верховьях нерестовых р. Анюй, Хор, Бикин, Иман, Уссури икра имела наивысшее качество, так как в ней образовывалось наибольшее количество микроэлементов и жира для жизни будущего малька. Но мясо становилось рыхлое и при хранении быстро портилось.

Наиболее возможным вариантом появления кунгаса-щелевика в Дальневосточном регионе следует считать диффузию из славянской промысловой культуры. Вместе с тем форма судна сходна с некоторыми образцами китайского, корейского, японского водного транспорта, но без щелей и прорезей. В перспективе исследование может быть продолжено в сфере более точного определения формы кунгаса-щелевика начала XX в. Пока что с уверенностью можно сказать, что технология

оставления незашпаклёванных щелей для поступления забортной воды в средний отсек попала на Дальний Восток из района Каспийского моря вместе со славянскими переселенцами. Архангельские судостроители изготавливают в наши дни кунгасы-щелевики, идентичные по форме тем, которые делаются на верфях Амурска и Сахалина.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ / REFERENCES AND SOURCES

Арутюнов С.А. 1989. *Народы и культуры: развитие и взаимодействие*. М.: Наука.

Arutyunov S.A. 1989. *Peoples and Cultures: Development and Interaction*. Moscow, Nauka Publ. (In Russ.)

Боголюбов Н. 1880. *История корабля*. М. Т. 2.

Bogolyubov N. 1880. *History of the Ship.* Moscow, vol. 2. (In Russ.)

Богославский П.А. 1859а. *О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном*. СПб.: Тип. Морского министерства.

Bogoslavsky P.A. 1859a. *On Merchant Shipbuilding in Russia, River and Coastal*. St. Petersburg, Tip. Morskogo ministerstva Publ. (In Russ.)

Богославский П.А. 1859б. *Чертежи и рисунки судов из книги «О купеческом судостроении в России»*. СПб.: Тип. Морского министерства.

Bogoslavsky P.A. 1859b. *Drawings and Sketches of Ships from the Book "On Merchant Shipbuilding in Russia"*. St. Petersburg, Tip. Morskogo ministerstva Publ. (In Russ.)

В Парусновском ДОК строят деревянные кунгасы 2003: *В Парусновском ДОК строят деревянные кунгасы*.

Wooden Kungsas are Being Built at the Parusnovsky Dock. Available at: https://tia-ostrova.ru/news/obschestvo/11468/. (In Russ.)

Головнёв А.В. 2020. Арктика: конспект 40-летних исследований. *Кунсткамера*, № 3 (9): 163—173.

Golovnev A.V. 2020. The Arctic: A Summary of 40 Years of Research. *Kunstkamera*, No 3 (9): 163—173. (In Russ.)

Головнёв А.В., Киссер Т.С. 2021. Проекции этничности коренных малочисленных народов России (по данным веб-опроса). *Уральский исторический вестник*, № 2 (71): 80—89.

Golovnev A.V., Kisser T.S. 2021. Projections of the Ethnicity of Russia's Indigenous Peoples (Based on Web Survey Data). *Ural'skiy istoricheskiy vestnik*, No 2 (71): 80—89. (In Russ.)

Головнёв А.В., Куканов Д.А., Перевалова Е.В. 2018. *Арктика: атлас кочевых технологий*. СПб.

Golovnev A.V., Kukanov D.A., Perevalova E.V. 2018. *The Arctic: Atlas of Nomadic Technologies*. St. Petersburg. (In Russ.)

Горелов В. 2013. Колыбель лососей: из истории Тепловского рыборазводного завода. *Биробиджанер штерн*, 10 июля: 6.

Gorelov V. 2013. The Cradle of Salmon: From the History of the Teplovsky Fish Hatchery. *Birobidzhan Shtern*, July 10: 6. (In Russ.)

Засельский В.И. 1984. *Развитие морских биологических исследований на Дальнем Востоке в 1923—1941 гг.* Владивосток: ДВНЦ АН СССР.
Zaselsky V.I. 1984. *The Development of Marine Biological Research in the Far East in 1923—1941*. Vladivostok, DVNTS AN SSSR Publ. (In Russ.)

Захаров Е.А., Шабельский Д.Л., Ваккер Н.Л., Поляничко В.И., Краснов В.С., Шевцов В.И., Мизюркин М.А., Кручинин О.Н., Волотов В.М. 2022. О влиянии использования неводов типа «заездок» на пропуск производителей тихоокеанских лососей на нерестилища в реке Амур и Амурском лимане. *Вопросы рыболовства*, т. 23, № 4: 230—239.
Zakharov E.A., Shabel′skiy D.L., Vakker N.L., Polyanichko V.I., Krasnov V.S., Shevtsov V.I., Mizyurkin M.A., Kruchinin O.N., Volotov V.M. 2022. On the Effect of Using “Drive-in” Nets on the Passage of Pacific Salmon Producers to the Spawning Grounds in the Amur River and the Amur Estuary. *Voprosy rybolovstva*, vol. 23, No 4: 230—239. (In Russ.)

Иванова А. 2016. Процесс подращивания: около 10 млн молоди осенней кеты будет выпущено в реку Бира на Тепловском рыбоводном заводе и в реку Биджан на Биджанском заводе. *Искра Хингана (Облучье)*, 17—18 марта: 2.
Ivanova A. 2016. The Process of Rearing: About 10 Million Juvenile Autumn Chum Salmon Will Be Released into the Bira River at the Teplovsky Fish Hatchery and into the Bijan River at the Bijan Hatchery. *Iskra Khingana (Obluch’ye)*, March 17—18: 2. (In Russ.)

Из истории рыбной промышленности Камчатки 2024: *Из истории рыбной промышленности Камчатки. Ч. 1: 1930—1940-е гг.*
From the History of the Kamchatka Fishing Industry. Part 1. 1930s—1940s. Available at: https://ok.ru/group61245772595322/topic/156221533955450/. (In Russ.)

Исанин И.Н. 1987 (ред.). Кунгас. *Морской энциклопедический справочник*. Т. 1. Л.: Судостроение: 371.
Isanin I.N. 1987 (ed.). Kungas. *Marine Encyclopedic Reference Book*, vol. 1. Leningrad, Sudostroyeniye Publ.: 371. (In Russ.)

Килякова Ю.В., Мирошникова Е.П., Аринжанов А.Е. 2022. *Искусственное воспроизводство рыб: практикум*. Оренбург: ОГУ.
Kilyakova Yu.V., Miroshnikova E.P., Arinzhanov A.E. 2022. *Artificial Reproduction of Fish: a Workshop*. Orenburg, OGU Publ. (In Russ.)

Крюков Н.А. 1894. Некоторые данные о положении рыболовства в Приамурском крае. *Записки Приамурского отдела Императорского Русского географического общества.* Отд. оттиск. СПб.: Тип. ИАН.
Kryukov N.A. 1894. Some Data on the State of Fishing in the Amur Region. *Notes of the Amur Department of the Imperial Russian Geographical Society.* Separate print. St. Petersburg, Tip. IAN Publ. (In Russ.)

Кунгасы в Парусном 2007: *Кунгасы в Парусном*.
Kungs in Parusnoye. Available at: https://www.koreana.ru/?pg=10&id=105159/. (In Russ.)

Мандрик А.Т. 2000. *История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927—1940)*. Владивосток: Дальнаука.
Mandrik A.T. 2000. *History of the Fishery Industry in the Russian Far East (1927—1940)*. Vladivostok, Dal′nauka Publ. (In Russ.)

Панкина А.И., Свистов Н.Л. 2024. Водные средства передвижения на писаницах Нижнего Амура: интерпретация на основе археолого-этнографических параллелей. *Труды Института истории, археологии и этнографии ДВО РАН*, т. 43: 213—230.

Pankina A.I., Svistov N.L. 2024. Water Means of Transportation in the Lower Amur Petroglyphs: Interpretation Based on Archaeological and Ethnographic Parallels. *Trudy Instituta istorii, arkheologii i etnografii DVO RAN*, vol. 43: 213—230. (In Russ.)

Петрунина Ж.В., Громов Р.А. 2019. Становление рыбной промышленности на советском Дальнем Востоке (на примере работы Среднеамурского государственного рыбопромышленного треста в 1935—1936 гг.). *Общество: философия, история, культура*, № 11: 44—49.

Petrunina Zh.V., Gromov R.A. 2019. The Emergence of the Fishery Industry in the Soviet Far East (Based on the Work of the Sredneamur State Fishery Trust in 1935—1936). *Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura*, No 11: 44—49. (In Russ.)

Пушков П.А. 1913. *Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1912 году*. Хабаровск: Тип. канцелярии Приамурского генерал-губернатора.

Pushkov P.A. 1913. *Fisheries of the Far East in 1912*. Khabarovsk, Tip. kantselyarii Priamurskogo general-gubernatora Publ. (In Russ.)

Романова Н.Н. 2005. *Оценка стресс-реактивности рыб — объектов аквакультуры и её коррекция писцином*: автореф. дис. … канд. биол. наук. М.

Romanova N.N. 2005. *Assessment of Stress Reactivity in Fish Species Used in Aquaculture and Its Correction with Piscine*: Author's Abstract of the PhD in biol. sci. diss. Moscow. (In Russ.)

Русская судостроительная компания 2022: *Русская судостроительная компания. Russian Shipbuilding Company*. Available at: https://russhipco.ru/projects/pd-pr-10k/28.03.2022. (In Russ.)

Самарин И.А. 1995. Крильонский отряд. *Вестник Сахалинского музея*, вып. 1: 152—162.

Samarin I.A. 1995. Krilonsky Detachment. *Vestnik Sakhalinskogo muzeya*, iss. 1: 152—162. (In Russ.)

Сем Ю.А. 1973. *Нанайцы. Материальная культура. (Вторая половина XIX — середина XX в.). Этнографические очерки*. Владивосток.

Sem Yu.A. 1973. *Nanai. Material Culture. (The Second Half of the 19th — the Middle of the 20th Century). Ethnographic Essays*. Vladivostok. (In Russ.)

Слесаренко В.М. 1958. *Способ и устройство для выгрузки рыбы из кунгасов и лодок. Авторское свидетельство № 118395 А1 СССР, МПК B63C 3/12, B63B 27/08. Заявлено 11 августа 1958 г. за № 605630 в Комитет по делам изобретений и открытий при Совете Министров СССР*. М.

Slesarenko V.M. 1958. *Method and Device for Unloading Fish from Kungs and Boats. Author's Certificate No 118395 A1 USSR, IPC B63C 3/12, B63B 27/08. Submitted on August 11, 1958, under No 605630 to the Committee for Inventions and Discoveries under the Council of Ministers of the USSR*. Moscow. (In Russ.)

Справочник по прудовому рыбоводству. 1959: *Справочник по прудовому рыбоводству*. М.: Пищепромиздат.

Handbook of Pond Fish Farming. 1959. Moscow, Pishchepromizdat Publ. (In Russ.)

Старцев А.Ф. 2022а. Средства транспортировки и передвижения у тунгусо-маньчжурских этносов южной части Дальнего Востока России. *Историческая демография*, № 1 (29): 18—22.

Startsev A.F. 2022a. Means of Transportation and Movement among the Tungusic-Manchu Ethnic Groups of the Southern Part of the Russian Far East. *Istoricheskaya demografiya*, No 1 (29): 18—22. (In Russ.)

Старцев А.Ф. 2022б. Традиционный пушной промысел у малочисленных народов Нижнего Амура и Приморья (конец XIX — XX в.). *Россия и АТР*, № 3: 201—212.
Startsev A.F. 2022b. Traditional Fur Farming among the Indigenous Peoples of the Lower Amur and Primorye Regions (Late 19th and 20th Centuries). *Rossiya i ATR*, № 3: 201—212. (In Russ.)

Таксами Ч.М. 1975. *Основные проблемы этнографии и истории нивхов: середина XIX — начало XX в.* Л.: Наука.
Taksami Ch.M. 1975. *The Main Problems of Ethnography and History of the Nivkhs: Mid-19th — Early 20th Century*. Leningrad, Nauka Publ. (In Russ.)

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—137.
Taksami Ch.M. 1976. Some Common Features of Summer Means of Transportation among the Peoples of the Lower Amur and Sakhalin. *Material Culture of the Peoples of Siberia and the North*. Leningrad, Nauka Publ.: 123—137. (In Russ.)

Толкачева Н.В. 2015. Рыбная промышленность Камчатки в годы Великой Отечественной войны. *Вестник Камчатского государственного технического университета*, № 33: 89—103.
Tolkacheva N.V. 2015. The Fish Industry of Kamchatka during the Great Patriotic War. *Vestnik Kamchatskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*, No 33: 89—103. (In Russ.)

Уголков С.В. 2019. Особенности организации перевозки живой рыбы. *Системный анализ и логистика*, № 3 (21): 45—53.
Ugolkov S.V. 2019. Features of the Organization of Live Fish Transportation. *Sistemnyy analiz i logistika*, No 3 (21): 45—53. (In Russ.)

Филин П.А., Курноскин С.П. 2016. *Народное судостроение в России: энциклопедический словарь судов народной постройки*. СПб.: Гангут.
Filin P.A., Kurnoskin S.P. 2016. *Folk Shipbuilding in Russia: An Encyclopedic Dictionary of Folk-Built Ships*. St. Petersburg, Gangut Publ. (In Russ.)

Формозов А.Н. 2018. *От Мурмана до Амура. Путешествия художника-анималиста.* М.: ДАРЪ.
Formozov A.N. 2018. *From Murman to the Amur. Travels of an Animal Artist.* Moscow, DAR″ Publ. (In Russ.)

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 (5): 190—206.
Chepelev V.R., Prokofiev M.M. 1998. Water Means of Transportation among the Peoples of the Lower Amur and Sakhalin (from the History of Shipbuilding and Shipbuilding Technology). *Vestnik Sakhalinskogo muzeya*, No 1 (5): 190—206. (In Russ.)

Wissler C. 1917. *The American Indian. An Introduction to the Anthropology of the New World*. New York, Douglas C. McMurtrie Publ.

Wissler C. 1923. *Man and Culture*. New York, George G. Harrap Publ.

Дата поступления в редакцию 08.04.2026