

О.В. Дьякова*

**ВОДНЫЙ ПУТЬ «ОТ ЧЖУРЧЖЭНЕЙ ДО РУССКИХ»
В БАССЕЙНЕ РЕКИ РАЗДОЛЬНОЙ ЮЖНОГО ПРИМОРЬЯ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-6
УДК 930.26:008 (571.63)*Выходные данные для цитирования:**Дьякова О.В. Водный путь «от чжурчжэней до русских» в бассейне реки Раздольной Южного Приморья // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 77–85. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-06.pdf>*

O.V. Dyakova*

**WATERWAY “FROM JURCHENS TO RUSSIANS” IN THE
RAZDOL’NAYA RIVER BASIN OF SOUTHERN PRIMORYE**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-6

*How to cite:**Dyakova O.V. Waterway “from Jurchens to Russians” in the Razdol’naya River Basin of Southern Primorye // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 77–85. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-06.pdf>]*

Abstract. A brief overview of the development and use of water communications in Southern Primorye from ancient times to the end of the 19th century is presented. In the south of Primorye, one of the main water, land, and sea communication routes was the Razdolnaya River (old name – Suifong), which sources are located in the Northeast of China in Heilongjiang Province, and the mouth flows into the Amur Bay of the Sea of Japan in the Southern Primorye of Russia. Numerous settlements, cities and fortifications accompanied the highways. The waterways of communication in the Razdolnaya basin received a significant flourishing under the Jurchen state of Eastern Xia (1215–1234). This waterway served the capital of Eastern Xia, the city of Kaiyuan (Krasnoyarskoye settlement) and “Dvugradie” (South Ussuri and West Ussuri settlements). The Jurchens of Eastern Xia had a military fleet that controlled the sea, land and river borders with neighboring countries, especially with the Koryo state (918–1392) and the Mongol Yuan Empire (1268–1381). Border-defensive walls and ramparts erected at the main strategic points controlled and guarded the waterway. A sailing boat served as a means of transportation along the waterway, the image of which was preserved on a vessel from the Jurchen settlement of Shayginskoye. Passenger and commodity shipping in the Razdol’naya basin was preserved and actively developed during Russia’s development of the territory of the Far East until the beginning of the 20th century. The highway was served by steamships, lighthouses, berths, passengers, cargo, and materials for the construction of the railway between Vladivostok and Khabarovsk were transported.

Keywords: waterways, highways, Primorye, Eastern Xia, Poltsevskaya culture, Bohai, Jurchen, Razdol’naya, Suifong.

The article has been received by the editor on 28.02.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Представлен краткий обзор освоения и использования водных коммуникаций в Южном Приморье с древнейших времен до конца XIX в. Одним из главных путей сообщения в регионе являлась река Раздольная (старое название – Суйфун), истоки которой находятся на северо-востоке Китая в провинции Хэйлунцзян,

* **Ольга Васильевна Дьякова**, доктор исторических наук, профессор, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук, Владивосток, Россия, e-mail: emelianova49@mail.ru

Olga Vasil’evna Dyakova, Doctor of Historical Sciences, Professor, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of sciences, Vladivostok, Russia, e-mail: emelianova49@mail.ru

а устье – в Амурском заливе Японского моря в Южном Приморье России. Дорожно-транспортные магистрали сопровождали многочисленные поселения, города, укрепления и фортификации. Значительный расцвет водные пути сообщения в бассейне Раздольной получили при чжурчжэньском государстве Восточное Ся (1215–1234). Данная водная магистраль обслуживала столицу Восточного Ся – город Кайюань (Красноярское городище) и «Двуградие» (Южно-Уссурийское и Западно-Уссурийское городища). Чжурчжэни Восточного Ся имели военный флот, контролировавший морские, сухопутные и речные границы с сопредельными странами, особенно с государством Корё (918–1392) и монгольской империей Юань (1268–1381). Контролировали и охраняли водный путь погранично-оборонительные стены и валы, возведенные в главных стратегических точках. Средством передвижения по водному пути служила парусная лодка, изображение которой сохранилось на сосуде из чжурчжэньского городища Шайгинское. Пассажирское и товарное судоходство в бассейне Раздольной сохранялось и активно развивалось во время освоения Россией территории Дальнего Востока вплоть до начала XX в. Магистраль обслуживали пароходы, маяки, причалы, осуществлялись перевозки пассажиров, грузов, материалов для строительства железной дороги между Владивостоком и Хабаровском.

Ключевые слова: водные пути, дорожно-транспортные магистрали, Приморье, Восточное Ся, польцевская культура, Бохай, чжурчжэни, Раздольная, Суйфун.

Статья поступила в редакцию 28.02.2022

Водные пути в истории человечества всегда играли важную роль. По рекам, морям и океанам происходило освоение новых территорий Старого и Нового Света, осуществлялись торговые дела и культурные контакты, распространялись религии и знания, происходило знакомство разных народов. Вдоль водных путей неизбежно появлялись поселения, а в узловых местах магистралей сооружались укрепления, возводились дозорные и сигнальные вышки, обустроивались торговые города, исполнявшие все необходимые функции, начиная от безопасности, контроля и охраны территории и заканчивая организацией всей административно-военно-хозяйственной деятельности. Наглядным примером этому является российское Приморье, уникальная речная сеть которого служит «кровеносной системой» для территории Дальнего Востока. Большинство рек Приморья впадает в Японское море, что значительно расширяет не только внутреннюю жизнедеятельность населения, но и внешнюю, поскольку обеспечивает контакты со всем внешним миром. Несколько рек Приморья впадают в озеро Ханка, по которому проходит граница с Китаем. Крупнейшая река Уссури несет свои воды в Амур, выполняя на Дальнем Востоке с древних времен весь спектр коммуникаций, включая пограничные. Водные пути Дальнего Востока исследованы крайне неравномерно. Повезло Китаю, где в династийных хрониках отражены водные и сухопутные пути сообщения с обозначением контролируемых их крепостей и почтовых станций, в том числе и на Амуре¹. Иная ситуация сложилась в российском Приморье. Древние, средневековые и дореволюционные пути сообщения установлены для северо-востока и востока Приморья по археологическим и этнографическим источникам² (рис. 1). Южное Приморье осталось без должного внимания, хотя в истории дальневосточных земель оно сыграло весомую роль.

Освоение территории «на весле да на шесте» наглядно проявляется в бассейне реки Раздольной. Ее исток лежит на северо-востоке Китая в провинции Хэйлунцзян и образуется из слияния рек Сяосуйфыньхэ (169 км) и Дасуйфыньхэ (148 км). Общая длина реки Раздольной составляет 245 км, на территории Приморского края – 191 км. В раннем плейстоцене

¹ Цзилинь тунши. Чанчунь, 2008. Т. 2. С. 12–17.

² Арсеньев В.К. Собрание сочинений. Владивосток, 2012. Т. III. С. 118; Дьякова О.В. Военное зодчество Центрального Сихотэ-Алиня. М., 2009. С. 245; Дьякова О.В. Укрепления бассейна Аввакумовки в Восточном Приморье // Краткие сообщения института археологии. 2020. № 260. С. 368–386.

река входила в систему Амура. В среднем плейстоцене, когда уровень моря был существенно ниже современного, один из водотоков, впадавший непосредственно в Японское море, перепилил базальтовую перемычку. В результате значительная часть водосборного бассейна оказалась переориентирована на юг. На территории Китая Раздольная является горной рекой, на территории российского Приморья – равнинной. В верхнем течении русло реки умеренно извилистое, в нижнем – сильно извилистое, в низовьях русло разветвлено и имеет ширину 100–200 м. Глубина реки 0,5–5 м, скорость течения не превышает 1,5–3 м/с, ширина реки 100–150 м, дно реки галечное и песчаное, высота крутых обрывистых берегов 0,5–5 м. В районе Уссурийска река поворачивает на юг и впадает в Амурский залив Японского моря, образуя мелководный Тавричанский лиман.

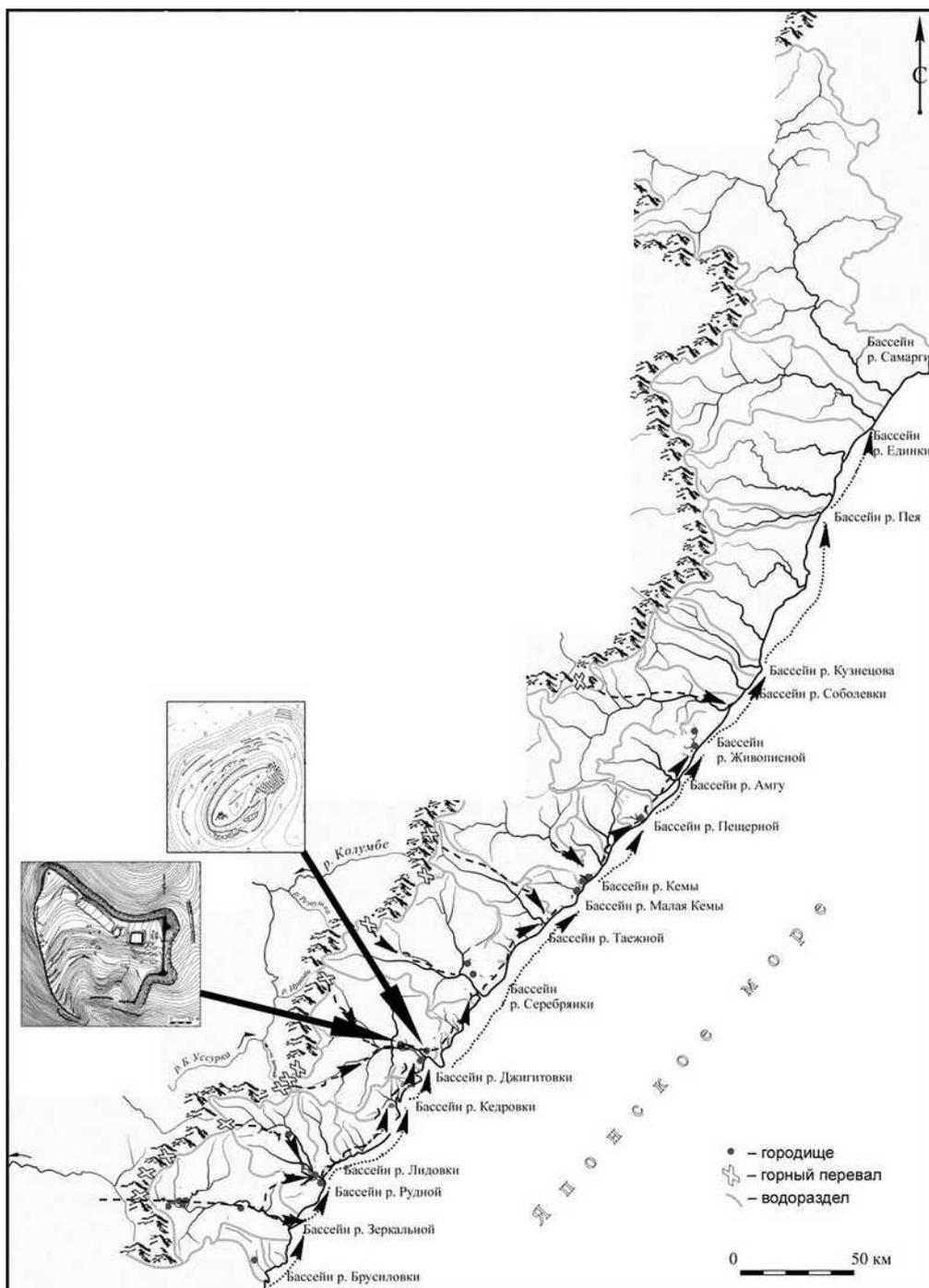


Рис. 1. Карта водных путей Северо-Восточного и Восточного Приморья
(по: Дьякова О.В. Военное зодчество Центрального Сихотэ-Алиня.
М., 2009. С. 174, рис. 131)

В древности Раздольная являлась естественной и самой удобной транспортной артерией из Маньчжурии к берегам Японского моря. Удобная для проживания территория требовала контроля, охраны и защиты. В бассейне Раздольной обнаружено около 30 укреплений разных эпох (рис. 2). Одними из самых древних памятников являются укрепленное поселение Сенькина Шапка и Борисовское городище, на которых обнаружен материал польцевской культуры конца I тыс. до н.э. Укрепление Сенькина Шапка расположено на высоком скалистом мысу правого берега р. Раздольной, исследовавшееся в середине XX в. Дальневосточной археологической экспедицией под руководством академика А.П. Окладникова. Сенькина Шапка занимала господствующее стратегическое положение, позволявшее контролировать значительную часть акватории Раздольной вплоть до выхода в море. В 16 км от нее в месте слияния рек Борисовка и Казачка (притоков Раздольной) в 1916 г. А.З. Фёдоровым было открыто Борисовское городище, с которого не только обозревается долина реки, но и видна Сенькина Шапка³. Это означает, что уже в эпоху железного века Раздольная служила речным путем для проживавших там племен и находилась под контролем укреплений.

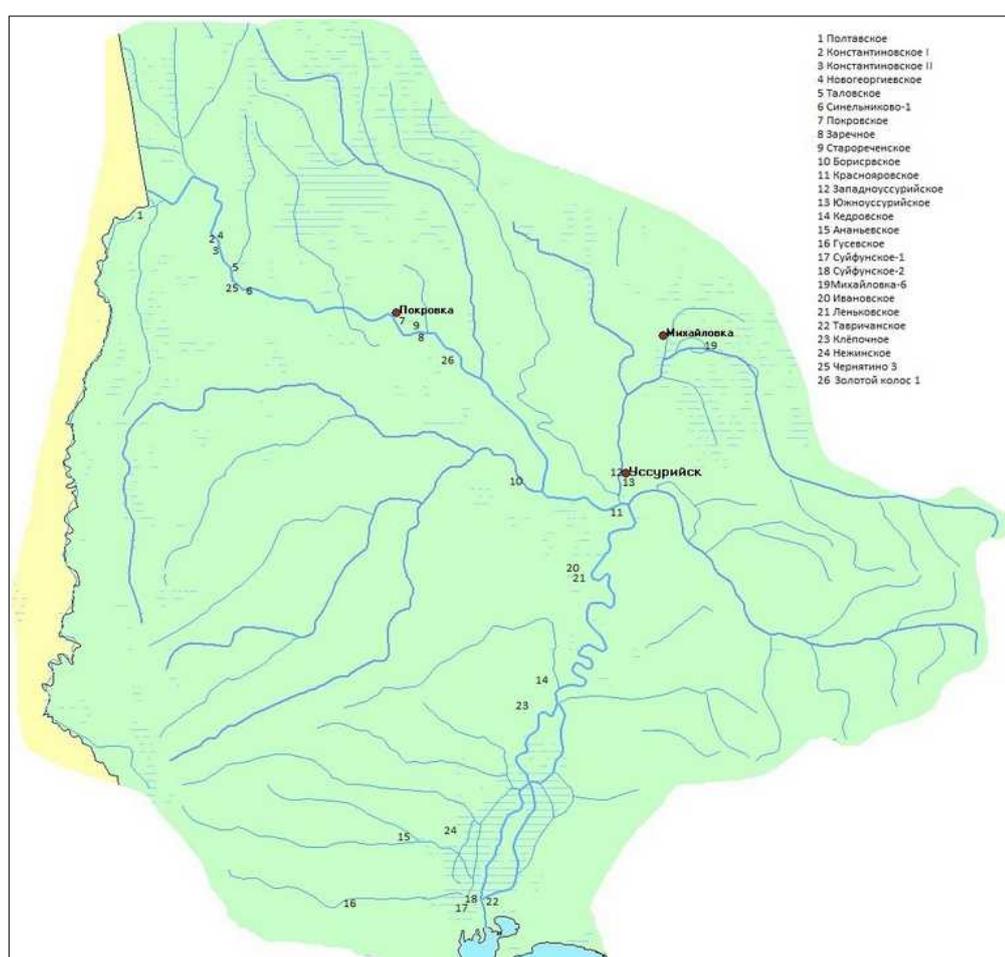


Рис. 2. Карта укреплений бассейна реки Раздольной в Южном Приморье (составлена О.В. Дьяковой, публикуется впервые).

В Средневековье раздольнинская водная магистраль активно функционировала при первом тунгусо-маньчжурском государстве Бохай (698–926). Об этом свидетельствуют городища и поселения, расположенные вдоль реки и по ее притокам. Наиболее значимое среди них «Двоеградие», представленное Западно-Уссурийским, Южно-Уссурийским городищами и охраняющим их редутом (рис. 3). «Двоеградием» называют два торговых города, расположенных по берегам реки. Южно-Уссурийское городище находится в долине левого берега р. Раздольной южной части г. Уссурийска. А.П. Окладников отождествлял

³ Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском и его окрестностях. Никольск-Уссурийский, 1916. С. 1–3.

Южно-Уссурийское городище с центром бохайского округа Шуайбинь⁴. Э.В. Шавкунов полагал, что от Шуайбиня начиналась «дорога в Японию», т.е. от Южно-Уссурийского городища⁵. Из китайских летописей известно, что Бохай был крупной морской державой, имел военно-морской и торговый флот, умел строить суда, оснащенные парусами и веслами, 29 раз отправлял посольства в Японию, несколько раз в Объединенную Силлу, вел активную торговлю с Китаем⁶. Следовательно, в I тыс. н.э. бассейн р. Раздольной служил международной водной артерией, имевшей мощную защиту.

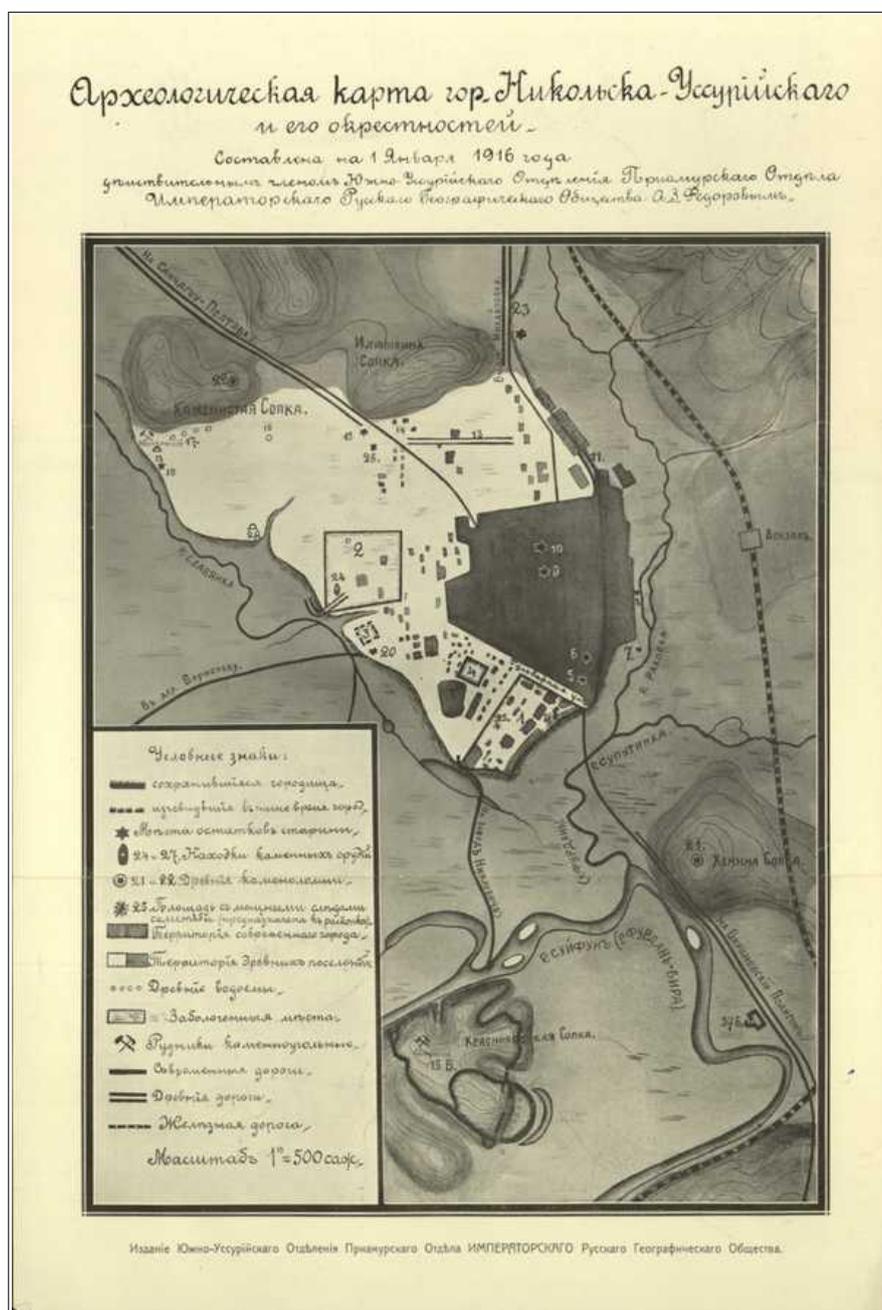


Рис. 3. Карта археологических памятников Уссурийска (по: Фёдоров Ф.З. Альбом «Археологические изыскания в Южно-Уссурийском крае в 1915 году». Приложение к книге: Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском и его окрестностях. Никольск-Уссурийский, 1916)

⁴ Окладников А.П. Далекое прошлое Приморья. Владивосток, 1959.

⁵ Государство Бохай (698–926) и племена Дальнего Востока России. М., 1994. С. 166–167.

⁶ Воробьев М.В. Маньчжурия и Восточная Внутренняя Монголия (с древнейших времен до IX в. включительно). Владивосток, 1994. С. 118–119.

Через два века эстафету речного и морского сообщения в бассейне Раздольной приняли чжурчжэни империи Цзинь (1115–1234) и государство Восточное Ся (1215–1234), использовавшие не только бохайские речные и морские маршруты, но и создавшие новые путевые сети, необходимые для решения собственных военных, экономических и политических задач. В бассейне р. Раздольной находилась Верхняя столица Восточного Ся – город Кайюань, ассоциированный Тории Рюдзо и Чжан Тэйсяном с Красноярским городищем⁷. Городище периметром 8 км, площадью 180 га, укреплено тремя рядами валов высотой 5–6 м, 14 воротами с «ловушками», позволяющими простреливать нападавших со всех сторон⁸. Планировка городища, включавшая «запретные» города, редуты, колоннадные дворцовые здания, водоемы, соответствовала столичному статусу⁹. Обнаруженные при раскопках датирующие артефакты – печать и эталонная гиря – подтверждают его идентификацию с Верхней столицей Кайюань¹⁰. Рядом со столицей функционировало отремонтированное Восточным Ся «Двуградье», т.е. Южно-Уссурийское и Западно-Уссурийское городища. К ним от устья реки Кедровки, притока Раздольной, подходила дорога¹¹. Водные пути бассейна Раздольной контролировались и охранялись заградительными линиями, возведенными в стратегически важных местах: на водоразделе рек Нежинка и Ананьевка (хребет Барачный), с которого просматривалось устье р. Раздольной, Амурский залив, а также чжурчжэньские горные городища Ананьевское и Федоровское; вал на перевале р. Перевозной, перегораживающей правую долину р. Раздольной; вал (раздольнинский), являющийся, по мнению Ф.Ф. Буссе, южным продолжением стены Чан-чэн, некогда отделявшей Маньчжурию от Кореи¹² (рис. 4).

Наличие у Восточного Ся развитого судостроения подтверждают письменные и археологические источники. Известна тактика военного флота Восточного Ся – выстраивание судов в кильватерный ордер (один за другим на установленном расстоянии).

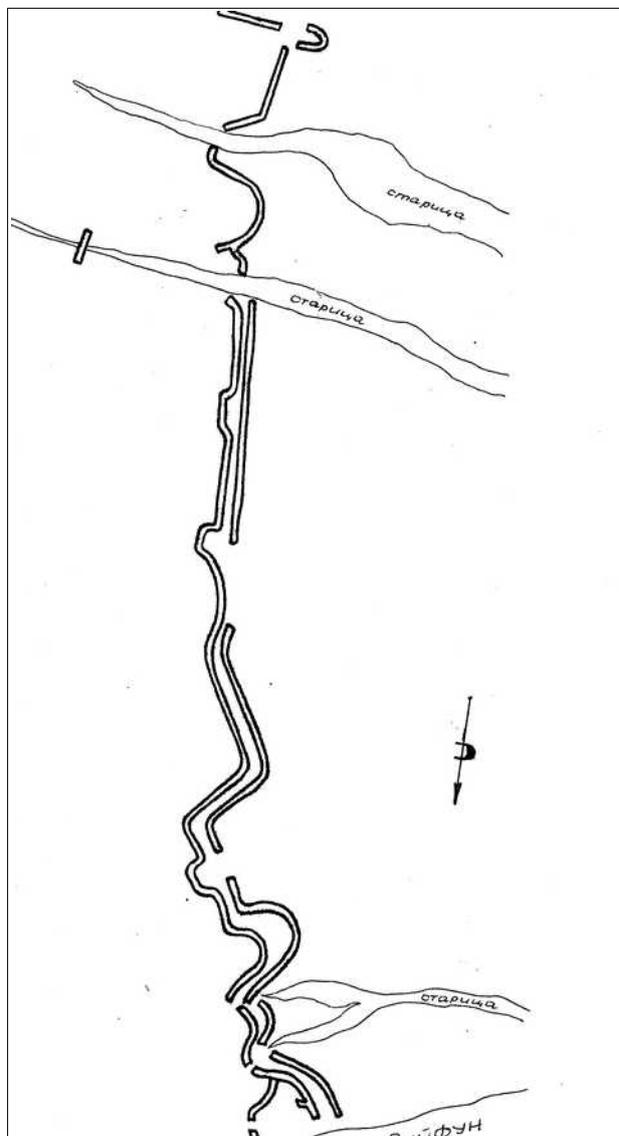


Рис. 4. План раздольнинского заградительного вала (по: Буссе Ф.Ф., Кропоткин Л.А. Остатки древностей в Амурском крае // Записки Общества изучения Амурского края. Владивосток, 1908. Т. 12. С. 12)

⁷ Тории Рюдзо. Записки о путешествии по Северо-Восточной Азии. С. 203–204; Чжан Тайсян. О местонахождении города Кайюань начала юаньской эпохи // Сюэси юй таньсо. 1982. № 1. С. 304.

⁸ Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском... С. 24.

⁹ Воробьев М.В. Развалины дворца в Красноярской крепости в Приморье // Историко-филологические исследования. М., 1967. С. 430–435; Воробьев М.В. Культура чжурчжэней и государства Цзинь (X в. – 1234 г.). М., 1983. С. 267.

¹⁰ Артемьева Н.Г. 20 лет исследований Красноярского городища – Верхней столицы государства Восточное Ся (1215–1233) // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2015. № 2 (79). С. 218–230.

¹¹ Буссе Ф.Ф. Остатки древностей в долинах Лефу, Даубихэ и Улахэ // Записки Общества изучения Амурского края. 1888. Т. 1. С. 1–28.

¹² Буссе Ф.Ф., Кропоткин Л.А. Остатки древностей в Амурском крае // Записки Общества изучения Амурского края. Владивосток, 1908. Т. 12. С. 12.

Основным типом судов служила парусная лодка. О ее облике можно судить по изображению парусника на сосуде, обнаруженном на Шайгинском городище¹³.

Раздольнинский речной путь после разгрома монголами Восточного Ся сохранялся до XX в. включительно. Им пользовалось аборигенное население. В.К. Арсеньев отмечал, что в Уссурийском крае единственные путевые нити – это реки. «У местных инородцев есть два способа передвижений: 1) летом на лодках и 2) зимой – с нартами на собаках»¹⁴. Для лодки орочи выбирали подходящее дерево, выдалбливали «улимагду» (лодку) и в ней спускались вниз по реке¹⁵.

Наиболее активно водный путь по Раздольной через Амурский залив к Японскому морю оказался востребован Россией при освоении территории Дальнего Востока. Подробная информация об этом содержится во многих выпусках газеты «Владивосток»: «В 1884 году... по реке Суйфун от Раздольного до Речного и обратно два раза в неделю ходил речной мелко-сидящий колесный пароход “Пионер” грузоподъемностью около 22 тонн, предназначенный для пассажирских перевозок»¹⁶. В № 39 от 29 сентября 1891 г. той же газеты сообщалось: «...в 1885 году на острове Речном был поставлен Суйфунский маяк, имевший белый проблесковый огонь с дальностью видимости 12,5 миль. Маяк работал и зимой, так как движение по льду вблизи устья Суйфуна было интенсивным. Позже на маяке появилась спасательная станция круглогодичного действия, на которой были даже сани-лодка – универсальное транспортное средство». Российское правительство по представлению Приамурского генерал-губернатора ежегодно выплачивало «...пособие за содержание срочных пароходных рейсов по реке Суйфун – 6000 рублей»¹⁷. В конце 1880-х гг. в Англии был куплен винтовой пароход «Новик» длиной 45 м, шириной 6,6 м, максимальной осадкой 10,5 футов (около трех метров); пароход имел два трюма на 310 т груза и развивал скорость до 13 узлов. С 25 апреля 1889 г. «Новик» начал регулярную навигацию по заливу Петра Великого Японского моря. По вторникам и пятницам он совершал рейс к устью Суйфуна, к острову Речному, где его ожидал для перегруза пароход «Пионер». Оплата проезда от острова Речного до Раздольного была следующая: билет в каюте стоил 3 руб., палубный билет – 1 руб., пуд груза – 20 коп. В селе Раздольном «Пионер» разгружался у причала¹⁸. Необходимость в речных перевозках в 1895 г. отпала после завершения строительства железной дороги и начала движения грузовых и пассажирских поездов.

Таким образом, на весле, на шесте да на машинной тяге три тысячи лет осуществлялись водные коммуникации в Южном Приморье. В раннем железном веке в I тыс. до н.э. водный путь по Раздольной (Суйфуну) освоили носители польцевской культуры, зорко охранявшие и контролировавшие его из своих крепостей. Активно раздольнинской водной магистралью пользовались средневековые тунгусо-маньчжуры (бохайцы и чжурчжэни), умевшие не только строить парусные суда и совершать на них морские путешествия в близлежащие восточные страны, но и виртуозно владевшие военной тактикой речного и морского боя. Дорогой жизни являлась река для аборигенов Приморья в Новое время, ловко передвигавшихся на лодках-улимагдах по всему Дальневосточному краю. Важную роль раздольнинская водная магистраль сыграла в освоении Дальнего Востока Россией. Пароходами перевозились люди и грузы, в том числе для строительства железной дороги, сделавшей нерентабельными водные перевозки по Раздольной. Не забыта Раздольная и в наши дни. Жители края, ловко передвигаясь на моторных лодках и катерах, прибывают сюда на рыбалку и отдых.

¹³ Шавкунов В.Э. Об изображении парусника на сосуде из Шайгинского городища // Новые материалы по средневековой археологии Дальнего Востока СССР: сб. науч. тр. Владивосток, 1989. С. 147–149.

¹⁴ Арсеньев В.К. Собрание сочинений... Т. III. С. 118.

¹⁵ Арсеньев В.К. Путевой дневник. 1908–1909 гг. // Архив Приморского краевого отделения Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество» – Общества изучения Амурского края (ПКО РГО – ОИАК). Ф. 14. Оп. 1. Д. 12.

¹⁶ Владивосток. 1891. № 39 (29 сент.).

¹⁷ Там же.

¹⁸ Владивосток. 1888. № 15 (10 апр.).

Литература

- Арсеньев В.К. Собрание сочинений. Владивосток: Рубеж, 2012. Т. III. 781 с.
- Артемова Н.Г. 20 лет исследований Красноярского городища – Верхней столицы государства Восточное Ся (1215–1233) // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2015. № 2 (79). С. 218–230.
- Буссе Ф.Ф. Остатки древностей в долинах Лефу, Даубихэ и Улахэ // Записки Общества изучения Амурского края. 1888. Т. 1. С. 1–28.
- Буссе Ф.Ф., Кропоткин Л.А. Остатки древностей в Амурском крае // Записки Общества изучения Амурского края. 1908. Т. 12. 21 с.
- Воробьев М.В. Культура чжурчжэней и государства Цзинь (X в. – 1234 г.). М.: Наука, 1983. 367 с.
- Воробьев М.В. Маньчжурия и Восточная Внутренняя Монголия (с древнейших времен до IX в. включительно). Владивосток: Дальнаука, 1994. 409 с.
- Воробьев М.В. Развалины дворца в Красноярской крепости в Приморье // Историко-филологические исследования: сб. ст. к 75-летию академика Н.И. Конрада. М., 1967. С. 430–435.
- Государство Бохай (698–926) и племена Дальнего Востока России / отв. ред. Э.В. Шавкунов. М.: Наука, 1994. 219 с.
- Дьякова О.В. Военное зодчество Центрального Сихотэ-Алиня. М.: Восточная литература, 2009. 245 с.
- Дьякова О.В. Укрепления бассейна Аввакумовки в Восточном Приморье // Краткие сообщения института археологии. 2020. № 260. С. 368–386.
- Окладников А.П. Далекое прошлое Приморья. Владивосток: Примор. кн. изд-во, 1959. 292 с.
- Тории Рюдзо. Записки о путешествии по Северо-Восточной Азии. [Без выходных данных]. С. 203–204.
- Фёдоров А.З. Памятники старины в городе Никольске-Уссурийском и его окрестностях. Никольск-Уссурийский, 1916. 24 с.
- Цзилин тунши (Общая история Цзилинь). Чанчунь: Цзилин Жэньминь чубаньшэ (Цзилинское народное издательство), 2008. Т. 2. 409 с. (на кит. яз.)
- Чжан Тайсян. О местонахождении города Кайюань начала юаньской эпохи // Сюэси юй таньсо (Учеба и исследования). 1982. № 1. С. 304–312. (на кит. яз.)
- Шавкунов В.Э. Об изображении парусника на сосуде из Шайгинского городища // Новые материалы по средневековой археологии Дальнего Востока СССР: сб. науч. тр. Владивосток, 1989. С. 147–149.

References

- Arsen'ev, V.K. (2012). *Sobranie sochineniy* [Collected Works]. Vladivostok, Rubezh. Vol. III. 781 p.
- Artem'eva, N.G. (2015). 20 let issledovaniy Krasnoyarskogo gorodishcha – Verkhney stolitsy gosudarstva Vostochnoe Sya (1215–1233) [20 Years of Research of the Krasnoyarsky Settlement – the Upper Capital of the State of Eastern Xia (1215–1233)]. In *Vestnik Rossiyskogo gumanitarnogo nauchnogo fonda*. No. 2 (79), pp. 218–230.
- Busse, F.F. (1888). *Ostatki drevnostey v dolinakh Lefu, Daubikhe i Ulakhe* [Remains of Antiquities in the Valleys of Lefu, Daubikhe and Ulakhe]. In *Zapiski Obshchestva izucheniya Amurskogo kraya*. Vol. 1, pp. 1–28.
- Busse, F.F., Kropotkin, L.A. (1908). *Ostatki drevnostey v Amurskom krae* [The Remains of Antiquities in the Amur Region]. In *Zapiski Obshchestva izucheniya Amurskogo kraya*. Vol. 12. 21 p.
- (2008). *Czilin' tunshi* [General History of Chilin']. Chanchun', Czilin' Zhen'min' chuban'she. Vol. 2. 409 p. (In Chin.).

Dyakova, O.V. (2009). *Voennoe zodchestvo Tsentral'nogo Sikhote-Alinya* [Military Architecture of the Central Sikhote-Alin]. Moscow, Vostochnaya literatura. 245 p.

Dyakova, O.V. (2020). *Ukrepleniya basseyna Avvakumovki v Vostochnom Primor'e* [Fortifications of the Avvakumovka Basin in the Eastern Primorye]. In *Kratkie soobshcheniya instituta arheologii*. No. 260, pp. 368–386.

Fyodorov, A.Z. (1916). *Pamyatniki stariny v gorode Nikol'ske-Ussuriyskom i ego okrestnostyakh* [Ancient Monuments of Nikolsk-Ussuriysky and Its Environs]. Nikol'sk-Ussuriyskiy. 24 p.

Okladnikov, A.P. (1959). *Dalyokoe proshloe Primor'ya* [The Distant Past of Primorye]. Vladivostok, Primor. kn. izd-vo. 292 p.

Shavkunov, E.V. (Ed.). (1994). *Gosudarstvo Bohay (698–926) i plemena Dal'nego Vostoka Rossii* [The State of Bohai (698–926) and the Tribes of the Russian Far East]. Moscow, Nauka. 219 p.

Shavkunov, V.E. (1989). *Ob izobrazhenii parusnika na sosude iz Shayginskogo gorodishcha* [About the Image of a Sailboat on a Vessel from the Shaiginsky Settlement]. In *Novye materialy po srednevekovoy arkheologii Dal'nego Vostoka SSSR*. Vladivostok, pp. 147–149.

Torii Ryudzo. *Zapiski o puteshestvii po Severo-Vostochnoy Azii* [Notes about a Trip to Northeast Asia], pp. 203–204.

Vorob'ev, M.V. (1967). *Razvaliny dvortsa v Krasnoyarskoy kreposti v Primor'e* [The Ruins of the Palace in the Krasnoyarskaya Fortress in Primorye]. In *Istoriko-filologicheskie issledovaniya. Sbornik statey k 75-letiyu akademika N.I. Konrada*. Moscow, pp. 430–435.

Vorob'ev, M.V. (1983). *Kul'tura chzhurchheney i gosudarstva Czin'* [Culture of the Jurchens and the Jin State]. Moscow, Nauka, Vostochnaya literatura. 365 p.

Vorob'ev, M.V. (1994). *Man'chzhuriya i Vostochnaya Vnutrennyaya Mongoliya (s drevneyshikh vremen do IX v. vklyuchitel'no)* [Manchuria and Eastern Inner Mongolia (from Ancient Times to the 9th Century Inclusive)]. Vladivostok, Dal'nauka. 409 p.

Zhang Tahsyan (1982). *O mestonahozhdenii goroda Kajyuan' nachala yuan'skoy epokhi* [About the Location of the City of Kaiyuan of the Beginning of the Yuan Era]. In *Syuesi yuj tan'so*. No. 1, pp. 304–312. (In Chin.).