**И.В. Мерц,** к.и.н.

Павлодарский государственный университет им. С. Торайгырова

**УДК 902 ДРЕВНЕЙШИЙ КОЛЕСНЫЙ ТРАНСПОРТ ВОСТОЧНОГО КАЗАХСТАНА (к постановке проблемы)[[1]](#footnote-1)**

**Аннотация.** Работа посвящена проблеме изучения колесного транспорта раннего бронзового века Восточного Казахстана. Источниковую базу исследования составили материалы могильника Копа и ряд наскальных изображений региона. Анализ этих памятников, а также привлечение аналогий с прилегающих территорий Западной Монголии, Синьцзяна, Минусинской котловины позволили установить, что в III тыс. до н.э. на этих территориях были распространены транспортные средства в целом схожие с теми, что существовали у населения ямных и катакомбных культур Восточной Европы: четырехколесные повозки и двуколки. Данные обстоятельства подтверждают наличие широких культурно-исторических связей у населения Евразийского степного пояса в раннем бронзовом веке.

**Ключевые слова:** Восточный Казахстан, ранний бронзовый век, колесный транспорт, миграции.

**Введение.** Ранний бронзовый век Восточного Казахстана представлен различными культурными образованиями (афанасьевская, елунинская культуры, комплексы алкабекского, одиново-крохолевского, чемарского и др. типов). На основании радиоуглеродного метода его продолжительность определяется в пределах XXIX-XIX/XVIII вв. до н.э. (Мерц, Святко, 2016: С. 137; Мерц, 2017: С. 16). На этот период приходится становление металлургии меди и бронзы, формирование животноводческого хозяйства, основанного на разведении лошади, КРС и МРС (Гайдученко, 2014: С. 212). Высокий уровень горнорудного дела и металлургии предполагает использование животных не только как источник пищи, но и в качестве тяглового скота. Однако археологических подтверждений наличия транспортных средств у населения региона в этот период пока мало. Целью работы является обобщение имеющейся информации о транспортных средствах раннего бронзового века Восточного Казахстана. Среди основных задач стоит анализ источников, определение облика и времени существования транспортных средств.

**Источники.** Источниковую базу исследования составляют остатки конструкций повозок, остеологические материалы и наскальные изображения. Источники отличаются различной степенью информативности.

*Остатки конструкций повозок* в регионе зафиксированы только в курганах могильника Копа. В кургане 1 могила представляла собой грунтовую яму подпрямоугольной формы размером 4,1х2,3 м и глубиной 1,7 м. По мнению автора раскопок А.А. Ковалева, она имела окружающие ее заплечики шириной 0,5 и глубиной 0,3 м. С западной и восточной сторон в могиле имелись симметричные выступы размером 0,8х0,5 м, высотой до 0,7 м. На дне, по центру ямы, находился выступ размером 2х1,2 м и высотой 0,3 м, прерывающийся в западной части. В результате этого вдоль стен образовывались желоба шириной и глубиной около 0,3 м (рис. 1.-1) (Ковалев и др., 2014: С. 76. Рис. 95, 96).

В кургане 2 могильная яма была устроена в виде эллипса размером 5,5х3,7 м и глубиной 2,7 м. По ее периметру расположены заплечики шириной 0,5 и глубиной 0,6 м, на которых находились камни в два слоя. С востока заплечики переходили в пологий пандус. На дне ямы был устроен выступ шириной 0,9 м и высотой 0,4 м. С восточной и западной сторон он переходил в три ступеньки, ведущие наружу. Образованные по краям выступа желоба имеют длину 3,5 м и заходят в торцевые стенки могилы, в четырех местах в продольном разрезе они имеют форму дуг. В стенках могилы, на уровне 0,8-0,9 м от дна, посередине каждой дугообразной стороны желобов были сделаны два симметричных углубления (до 0,4 м) треугольной формы. В восточной части ямы обнаружены фрагменты доски 13х2 см, уложенной вдоль выступа. На ее продолжении, на краю второй ступеньки, находились еще фрагменты дерева, под которыми перпендикулярно лежала деревянная планка шириной 2 см, перекрытая красным тленом. В заполнении могилы были встречены многочисленные остатки древесного тлена, а в центре и в восточной части выступа ‒ кости человека (рис. 1.-2) (Ковалев и др., 2014: С. 87. Рис. 121, 122).

*Остеологические материалы*[[2]](#footnote-2)*.* К ним относятся кости крупного рогатого скота из кургана ямного типа Шолпан IV, принадлежавшие, вероятно, взрослой корове или волу, (?) которые, судя по утолщенным фалангам, возможно, использовались в качестве тягла. А также кости жеребца или мерина 18 лет, из жертвенника елунинского кургана 1 могильника Шидерты 10, использовавшегося с применением удил.

*Петроглифы* рассматриваемого времени*,* изображающие двух и четырехколесные «экипажи», известны на местонахождениях Курчум, Акбаур, Мойнак, Доланалы (рис. 2.-1‒4). Распряженная четырехколесная повозка из Курчума показана в плане с четырьмя дисковидными колесами и двухстержневым дышлом, заканчивающимся поперечным бруском – ярмом с занозами (рис. 2.-1) (Самашев, 1992: С. 92, 149, 150. Рис. 102; Новоженов, 2012: С. 100, 122).

Изображения распряженных двуколок с прямоугольной или округлой платформой, сплошными колесами и обозначенными ступицами и с поперечным ярмом с рогатками встречаются чаще. Они известны в петроглифах Акбаура, Мойнака, Доланалы (рис. 2.-2‒4) (Самашев, 1992: С. 147, 150. Рис. 6, 91; Новоженов, 2012: С. 105; Самашев и др., 2011: Рис. 067).

**Анализ.** Устройство могильных ям, зафиксированное в курганах могильника Копа, однозначно интерпретируются исследователями как остатки повозок (Гей, 2000: С. 58; Пустовалов, 2000: С. 312; Ковалев, 2015: С. 297; Перцева, 2018: С. 10). Наиболее близким памятником, где обнаружена подобная форма могильных ям, являются погребения раннего бронзового века могильника Саэньсаи в Синцзяне[[3]](#footnote-3) (рис. 1.-3) (Ковалев, 2015: С. 294-297, 298]. Более далекие аналогии наблюдаются среди новотировских (курган 9 погребение 25 Малаи I), ямных (курган 1 погребение 25 могильник Раздольное), восточноманычских (погребение 8 курган 2 Шахаевский II) памятников Восточной Европы[[4]](#footnote-4) (рис. 1.-4‒5) (Гей, 2000: С. 56. Рис. 17.-1; Пустовалов, 2000: С. 312. Рис. 13-4; Фёдорова-Давыдова, 1983: С. 40-42).

На имеющемся уровне сохранности материала, делать какие-либо реконструкции копинских экипажей сложно. Однако можно провести определенные параллели и приблизительно определить параметры и облик этих конструкций. Так, высота центральных выступов, на которых располагались остатки конструкций повозок в могилах, не превышала 0,4 м, следовательно, диаметр колес составлял 0,8-1 м. Не противоречит этому положению и размер выемок для колес, достигающих 1,6х0,3 м. Так в новотиторовском погребения 25 в кургане 9 могильника Малаи I, ямы-выемки превышали размер колес на одну треть (рис. 1.-4‒5) (Гей, 2000: С. 58).

Анализ устройства могильной ямы кургана 2 позволяет предположить, что размеры платформ повозок с учетом расстояния от стенок могил и между желобами для колес был не более 2,8х1,2 м. Для сооружения использовались доски шириной 15 и толщиной 3 см. По-видимому, размеры повозки из кургана 1 были несколько меньше (размер кузова ≈ 2,5х1 м).

Открытым остается вопрос устройства конструкции копинских экипажей: рамы, кузова, колес. Недавние находки имитаций транспортных средств в курганах Западной Монголии и Синьцзяна позволяют провести определенные параллели. Так в афанасьевском кургане Хуурай говь и в чемурчекской ограде Хул уул 1 в Западной Монголии были изучены остатки деревянных рам длиной 2х1,3 и 1,1х0,9 м. В Хуурай говь рама состояла из досок шириной 15 см и толщиной до 5 см, в середине была усилена крестовиной, а по краям ‒ поперечными ребрами жесткости. В Хул уул 1 крестовина состояла из досок шириной 6-7 см, под которыми находился берестяной (?) короб, окрашенный красной краской (Ковалев, Эрдэнэбаатар, 2014: С. 167, 187). Аналогичное устройство оснований повозок характерно для новотировской культуры (Гей, 2000: С. 187) и более поздних катакомбных культур, где также были распространены основания, составленные только из поперечных брусьев (Гей, 2000: С. 187; Шишлина и др., 2013: С. 123). По-видимому, для копинских транспортных средств был характерен похожий вариант устройства основания.

Не совсем ясно, какой была конструкция кузова. На основании параллелей с находкой из Хул уула 1, возможно допустить, что зафиксированный в кургане Копа 2 красный тлен, является остатками подобного кузова, который мог иметь невысокие бортики.

Конструкция колес могла быть как цельнодеревянной, так и составной, исследователями отмечается, что данные типы сосуществовали (Есин, 2012: С. 11). Для ямных и новотировских транспортных средств были характерны цельнодеревянные колеса (Пустовалов, 2000: С. 316). Для катакомбных ‒ составные, трехчастные колеса, с различными вариантами крепления сегментов (штифтовое, планочное, привязное) и устройства ступиц (Пустовалов, 2000: С. 316; Шишлина и др., 2013: С. 121, 124). Ближайшей подобной находкой является уложенное на перекрытии могилы трехчастное колесо из могильника Вупу в Синцзяне (Новоженов, 2012: С. 273. Рис. 161.-2).

Наскальные изображения повозок Восточного Казахстана, Западной Монголии и Среднего Енисея в целом подтверждают правомерность приведенных параллелей. Повозки из Курчума имеют сплошные колеса со ступицами, плоский кузов (рис. 2.-1). В таком же стиле показана телега и отдельные колеса на плите из ритуального чемурчекского комплекса Харчулуут (рис. 1.-8, 9) и на окуневских петроглифах Тепсея (рис. 2.-1) (Ковалев, Мунхбаяр, 2015: Рис. 34, 49; Есин, 2012: С. 11). Также на окуневских изображениях встречаются экипажи как с цельными, так и составными колесами, что говорит о их сосуществовании (рис. 2.-6‒10) (Есин, 2012: С. 11).

Единственным источником, по которому возможно установить способ упряжи использовавшихся для тягла животных, являются наскальные изображения. Курчумская телега изображена с двухстержневым дышлом, заканчивающимся поперечным бруском – ярмом с занозами, а харчуулутчкая имеет дышло с Т-образным окончанием (рис. 2.-1). По мнению А.В. Новоженова и З.С. Самашева, здесь показан архаический дышловый способ управления бычьей упряжки без подшеек, а сама повозка является грузовой (Самашев, 1992: С. 92, 149, 150. Рис. 102; Новоженов, 2012: С. 100, 122). Подобные изображения встречаются на петроглифах Тарбагатая, Алтая, Сары-Арки, Внутреннего Тянь-Шаня, Армении и окуневской культуры Южной Сибири (Новоженов, 2012: С. 100; Шишлина и др, 2013: С. 19).

В подобные грузовые повозки запрягали крупнорогатый скот, и, судя по сохранившимся остеологическим материалам, для этого могли использоваться волы. Это подтверждают окуневские изображения, где показаны запряженные быки с изогнутыми S-видными рогами. Необходимо отметить, что рисунки подобных животных имеются и в Восточном Казахстане, и на чемурчекских статуях Синьцзяна (рис. 2-14) (Самашев, 1992: С. 141; Ковалев, 2007: С. 29, 35).

Резюмируя приведенные данные, можно сказать, что конструктивно копинские «экипажи», по-видимому, были наиболее близки к катакомбным. Как пример может быть приведена реконструкция восточномычинской повозки из кургана Улан IV в Придонье (рис. 1.-7) (Шишлина и др., 2013: Рис. 2). Исследователями отмечается, что конструкции четырехколесных повозок на протяжении III тыс. до н.э. не претерпевали особых изменений и характеризовались едиными параметрами (Гей, 2000: С. 187).

Кроме четырехколесных повозок у населения раннего бронзового века Восточного Казахстана, по-видимому, существовали еще и двуколки, что подтверждается изображениями на петроглифах Акбаура, Мойнака, Доланалы (рис. 2.-2‒4) (Самашев, 1992: С. 147, 150. Рис. 6, 91; Самашев и др., 2011: Рис. 067). В целом стиль изображения и устройство колес и ярма аналогично курчумской телеге. Схожие транспортные средства как запряженные быками, так и распряжённые изображены на окуневских памятниках ‒ Аскиз, Разлив Х и Черновая VIII (Есин, 2012: С. 19, 29. Рис. 7.-1, 8). Находки подобных конструкций в Азиатских степях пока не известны, но имеются в катакомбных комплексах Восточной Европы (Тягунова могила, курган 11, могила 27 и др.) (Пустовалов, 2000: С. 308). По-видимому, двуколки являлись более легкими конструкциями по сравнению с телегами, и туда могли запрягать лошадей. Такую возможность позволяют предположить остатки мерина, использовавшегося с применением удил, обнаруженные в жертвеннике кургана 1 могильника Шидерты 10.

Позднее, по-видимому, в начале II тыс. до н.э. под влиянием культур колесничего горизонта в регионе появляются двуколки со спицованными колесами. Это положение подтверждают изображения запряженных колесниц из Покровки и Мойнака (рис. 2.-11‒13), выполненные, в так называемой, сейминско-турбинской изобразительной традиции (Пяткин, Миклашевич, 1990: С. 149; Новоженов, 2012: С. 109, 316. Рис. 6; Новоженов, 2002).

**Выводы.** Таким образом, рассмотренные материалы подтверждают существование колесного транспорта у населения раннего бронзового века региона. Наличие среди наскальных изображений этого времени двухколесных повозок позволяют сделать вывод, что у населения Восточного Казахстана были распространены как четырехколесные, так и двухколесные повозки. Остатки конструкций экипажей, зафиксированные в археологических памятниках Центральной Азии, проявляют сходство с восточноевропейскими транспортными средствами, что указывает на западные истоки этого явления здесь (Ковалев, 2018: С. 31, 32).

Появление транспортных средств в Казахстане, по-видимому, относится к ямному времени (конец IV – начало III тыс. до н.э.). Косвенно это положение подтверждают остеологические остатки КРС из кургана Шолпан IV и имитации повозок в афанасьевских погребениях Западной Монголии, генезис которых связан с миграциями носителей ямной культурной традиции. В связи с чем нельзя отрицать существование такого же транспорта и у казахстанских «афанасьевцев», занимавших Рудный Алтай и Тарбагатай. В последующее катакомбное и посткатакомбное время (вторая половина III тыс. до н.э.) в Восточном Казахстане существовали носители елунинской, алкабеской и др. культурных традиций, близких к елунинскому, окуневскому и чемурческому населению Лесостепного Алтая[[5]](#footnote-5), Среднего Енисея, Западной Монголии и Синьцзяна. Видимо, в этой культурной среде получают распространение двух и четырехколесные повозки с цельнодеревянными и составными колесами, восходящие к восточноевропейским образцам. На рубеже III-II ‒ в начале II тыс. до н.э. в Восточном Казахстане, судя по наскальным изображениям, выполненным в сейминско-турбинской изобразительной традиции, появляются колесницы со спицованными колесами. Распространение этого транспорта, видимо, связано с влияниями носителей колесничих культур. Дальнейшие полевые исследования памятников раннего бронзового века региона позволят уточнить все эти вопросы.

**Литература:**

Мерц И.В., Святко С.В.Радиоуглеродная хронология памятников раннего бронзового века Северо-Восточного и Восточного Казахстана. Первый опыт // Теория и практика археологических исследований. − №1 (13). − 2016. − С. 126-150.

Мерц И.В. Культура населения Восточного Казахстана в эпоху ранней бронзы. Автореф. дисс. канд. ист. наук. 07.00.06. Барнаул, 2017. 26 с.

Гайдученко Л.Л. Время появления и особенности древнейшего степного животноводства в Казахстане // Диалог культур Евразии в археологии Казахстана : сб. науч. ст, посвященный 90-летию со дня рождения выдающегося археолога К.А. Акишева. − Астана, 2014. − С. 211-214.

Ковалев А.А., Самашев З.С., Сунгатай С. Исследования археологических памятников раннего периода бронзового века в Восточном Казахстане (1998-2000 годы) // Древнейшие европейцы в сердце Азии: чемурчекский культурный феномен. Часть I. Результаты исследований в Восточном Казахстане, на севере и юге Монгольского Алтая. − СПб., 2014. − С. 293-307.С. 9-151.

Самашев З.С. Наскальные изображения Верхнего Прииртышья / З.С. Самашев. − Алмата, Гылым, 1992. − 288 с.

Новоженов В.А. Чудо коммуникаций и древнейший колесный транспорт Евразии / В.А. Новоженов. − Алматы, 2012. − 500 c.

Самашев З., Чжан Со Хо, Боковенко Н., Мургабаев С. «Наскальное искусство Казахстана» / З. Самашев, Со Хо Чжан, Н. Боковенко, С. Мургабаев. − Сеул, 2011. − 462 с.

Гей А.Н. Новотиторовская культура / А.Н. Гей. − М.: Старый Сад, 2000. − 224 с.

Пустовалов С.Ж. Курган «Тягунова могила» и проблемы колесного транспорта ямно-катакомбной эпохи в Восточной Европе // STRATUM plus. − 2000. − № 2. − С. 296-321.

Ковалев А.А. Саэньсаи – новая культура бронзового века восточноевропейского происхождения на Тянь-Шане **//** Древнейшие европейцы в сердце Азии: чемурчекский культурный феномен. Часть II. Результаты исследований в центральной части Монгольского Алтая и в истоках Кобдо; памятники Синьцзяна и окраинных земель. − СПб., 2015. − С. 293-307.

Перцева М.А. Ямы с фигурными выемками – особый вид погребений среднего бронзового века // Древние некрополи — погребально-поминальная обрядность, погребальная архитектура и планировка некрополей. Труды ИИМК РАН, т. 47. − СПб, 2018. − С. 10-24.

Фёдорова-Давыдова Э.А. Раскопки курганной группы Шахаевская II на р. Маныче // Древности Дона. Мат. Раб. Донской экспедиции. − М., 1983. − С. 35-127.

Ковалев А.А., Эрдэнэбаатар Д. Исследования ритуальных оград чемурчекского облика и связанных с ними памятников в Баян-Ульги аймаке Монголии в 2004 году // Древнейшие европейцы в сердце Азии: чемурчекский культурный феномен. Часть I. Результаты исследований в Восточном Казахстане , на севере и юге Монгольского Алтая. − СПб., 2014. – С. 163-230.

Шишлина Н., Ковалев Д., Ибрагимова Э. Повозки катакомбной культуры евразийских степей // БРОНЗОВЫЙ ВЕК ЕВРОПА БЕЗ ГРАНИЦ Четвертое ‒ первое тысячелетия до н. э. Каталог выставки. − СПб, Чистый лист, 2013. *−* С. 119-126.

Есин Ю.Н. Древнейшие изображения повозок Минусинской котловины // Научное обозрение Саяно Алтая. − № 1(3). − 2012. − С. 14-47.

Ковалев А.А., Мунхбаяр Ч. Чемурчекский ритуальный комплекс Хар Чулуут 1 в истоках реки Ховд (Кобдо) (предварительное сообщение) // Древнейшие европейцы в сердце Азии: чемурчекский культурный феномен. Часть II. Результаты исследований в центральной части Монгольского Алтая и в истоках Кобдо; памятники Синьцзяна и окраинных земель. − СПб., 2015. − С. 155-214.

Ковалев А.А. Чемурчекский культурный феномен (статья 1999 года) // **А.В.**: Сб. науч. тр. в честь 60-летия А.В. Виноградова. − СПб, 2007. – С. 25-76.

Пяткин Б.Н., Миклашевич Е.А. Сейминско-турбинская изобразительная традиция: пластика и петроглифы // Проблемы изучения наскальных изображений СССР. − М.: Наука, 1990. − С. 146-153.

Новоженов В.А. Петроглифы Сары Арки / В.А. Новоженов. − Алматы: 2002. − 125 с.

Ковалев А.А. Могильные ямы, моделированные по форме повозки, в Синьцзяне и Восточном Казахстане: их датировка и происхождение // Древние некрополи — погребально-поминальная обрядность, погребальная архитектура и планировка некрополей. Труды ИИМК РАН, т. 47. − СПб, 2018. − С. 25-33.

Грушин С.П. К вопросу об использовании транспортных средств населением Алтая в эпоху ранней бронзы // Труды III (XIX) Всероссийского археологического съезда. Т. I. − СПб-М-Великий Новгород, 2011. − С. 216-218.

**References:**

Merts I.V., Svyatko S.V. Radiouglerodnaya hronologiya pamyatnikov rannego bronzovogo veka Severo-Vostochnogo i Vostochnogo Kazahstana. Pervyj opyt // Teoriya i praktika arheologicheskih issledovanij. − №1 (13). − 2016. − S. 126-150.

Merts I.V. Kul'tura naseleniya Vostochnogo Kazahstana v ehpohu rannej bronzy. Avtoref. diss. kand. ist. nauk. 07.00.06. Barnaul, 2017. 26 s.

Gajduchenko L.L. Vremya poyavleniya i osobennosti drevnejshego stepnogo zhivotnovodstva v Kazahstane // Dialog kul'tur Evrazii v arheologii Kazahstana : sb. nauch. st, posvyashchennyj 90-letiyu so dnya rozhdeniya vydayushchegosya arheologa K.A. Akisheva. − Astana, 2014. − S. 211-214.

Kovalev A.A., Samashev Z.S., Sungataj S. Issledovaniya arheologicheskih pamyatnikov rannego perioda bronzovogo veka v Vostochnom Kazahstane (1998-2000 gody) // Drevnejshie evropejcy v serdce Azii: chemurchekskij kul'turnyj fenomen. CHast' I. Rezul'taty issledovanij v Vostochnom Kazahstane, na severe i yuge Mongol'skogo Altaya. − SPb., 2014. − S. 293-307.S. 9-151.

Samashev Z.S. Naskal'nye izobrazheniya Verhnego Priirtysh'ya / Z.S. Samashev. − Almata, Gylym, 1992. − 288 s.

Novozhenov V.A. CHudo kommunikacij i drevnejshij kolesnyj transport Evrazii / V.A. Novozhenov. − Almaty, 2012. − 500 c.

Samashev Z., CHzhan So Ho, Bokovenko N., Murgabaev S. «Naskal'noe iskusstvo Kazahstana» / Z. Samashev, So Ho CHzhan, N. Bokovenko, S. Murgabaev. − Seul, 2011. − 462 s.

Gej A.N. Novotitorovskaya kul'tura / A.N. Gej. − M.: Staryj Sad, 2000. − 224 s.

Pustovalov S.ZH. Kurgan «Tyagunova mogila» i problemy kolesnogo transporta yamno-katakombnoj ehpohi v Vostochnoj Evrope // STRATUM plus. − 2000. − № 2. − S. 296-321.

Kovalev A.A. Saehn'sai – novaya kul'tura bronzovogo veka vostochnoevropejskogo proiskhozhdeniya na Tyan'-SHane // Drevnejshie evropejcy v serdce Azii: chemurchekskij kul'turnyj fenomen. CHast' II. Rezul'taty issledovanij v central'noj chasti Mongol'skogo Altaya i v istokah Kobdo; pamyatniki Sin'czyana i okrainnyh zemel'. − SPb., 2015. − S. 293-307.

Perceva M.A. YAmy s figurnymi vyemkami – osobyj vid pogrebenij srednego bronzovogo veka // Drevnie nekropoli — pogrebal'no-pominal'naya obryadnost', pogrebal'naya arhitektura i planirovka nekropolej. Trudy IIMK RAN, t. 47. − SPb, 2018. − S. 10-24.

Fyodorova-Davydova EH.A. Raskopki kurgannoj gruppy SHahaevskaya II na r. Manyche // Drevnosti Dona. Mat. Rab. Donskoj ehkspedicii. − M., 1983. − S. 35-127.

Kovalev A.A., Ehrdehnehbaatar D. Issledovaniya ritual'nyh ograd chemurchekskogo oblika i svyazannyh s nimi pamyatnikov v Bayan-Ul'gi ajmake Mongolii v 2004 godu // Drevnejshie evropejcy v serdce Azii: chemurchekskij kul'turnyj fenomen. CHast' I. Rezul'taty issledovanij v Vostochnom Kazahstane , na severe i yuge Mongol'skogo Altaya. − SPb., 2014. – S. 163-230.

Shishlina N., Kovalev D., Ibragimova Eh. Povozki katakombnoj kul'tury evrazijskih stepej // BRONZOVYJ VEK EVROPA BEZ GRANIC CHetvertoe ‒ pervoe tysyacheletiya do n. eh. Katalog vystavki. − SPb, CHistyj list, 2013. − S. 119-126.

Esin YU.N. Drevnejshie izobrazheniya povozok Minusinskoj kotloviny // Nauchnoe obozrenie Sayano Altaya. − № 1(3). − 2012. − S. 14-47.

Kovalev A.A., Munhbayar CH. CHemurchekskij ritual'nyj kompleks Har CHuluut 1 v istokah reki Hovd (Kobdo) (predvaritel'noe soobshchenie) // Drevnejshie evropejcy v serdce Azii: chemurchekskij kul'turnyj fenomen. CHast' II. Rezul'taty issledovanij v central'noj chasti Mongol'skogo Altaya i v istokah Kobdo; pamyatniki Sin'czyana i okrainnyh zemel'. − SPb., 2015. − S. 155-214.

Kovalev A.A. CHemurchekskij kul'turnyj fenomen (stat'ya 1999 goda) // A.V.: Sb. nauch. tr. v chest' 60-letiya A.V. Vinogradova. − SPb, 2007. − S. 25-76.

Pyatkin B.N., Miklashevich E.A. Sejminsko-turbinskaya izobrazitel'naya tradiciya: plastika i petroglify // Problemy izucheniya naskal'nyh izobrazhenij SSSR. − M.: Nauka, 1990. − S. 146-153.

Novozhenov V.A. Petroglify Sary Arki / V.A. Novozhenov. − Almaty: 2002. − 125 s.

Kovalev A.A. Mogil'nye yamy, modelirovannye po forme povozki, v Sin'czyane i Vostochnom Kazahstane: ih datirovka i proiskhozhdenie // Drevnie nekropoli — pogrebal'no-pominal'naya obryadnost', pogrebal'naya arhitektura i planirovka nekropolej. Trudy IIMK RAN, t. 47. − SPb, 2018. − S. 25-33.

Grushin S.P. K voprosu ob ispol'zovanii transportnyh sredstv naseleniem Altaya v ehpohu rannej bronzy // Trudy III (XIX) Vserossijskogo arheologicheskogo s"ezda. T. I. − SPb-M-Velikij Novgorod, 2011. − S. 216-218.

**И.В. Мерц**

тарих ғылымдарының кандидаты

С. Торайгыров атындағы Павлодар мемлекеттік университеті

**ШЫҒЫС ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ЕҢ ЕСКІ ДОҢҒАЛАҚТЫ КӨЛІК**

**(мәселе туралы өтінішке)**

**Аннотация.** Жұмыс Шығыс Қазақстанның ерте қола дәуірінің доңғалақты көлігін зерттеу мәселесіне арналған. Зерттеудің дереккөз базасы аймақтың Копа жерлеу алаңы мен көптеген тас суреттерінің материалдарынан құрайды. Осы ескерткіштерді талдау, сондай-ақ Батыс Моңғолияның, Шыңжаңдың және Минусинск бассейнінің іргелес аумақтарынан ұқсастығын тартып, б.з.д. 3 мыңжылдықта бұл аумақтарда Шығыс Еуропаның шұңқыр мен катакомб мәдениеттерінің халық арасында төрт доңғалақты мен екі доңғалақты арбалар сияқты көлік құралдар бар болғаның және кең таралғаның белгіленуге мүмкіндік берді. Бұл жағдайлар ерте қола дәуірінде еуразиялық далалық белдеудің тұрғындары арасында кең мәдени-тарихи байланыстардың болуын растайды.

**Түйінді сөздер:** Шығыс Қазақстан, ерте қола дәуірі, доңғалақты көлік, қоныс аудару.

**I.V. Merts**

Candidate of Historical Sciences

S. Toraighyrov Pavlodar State University

**THE OLDEST WHEEL TRANSPORT OF EAST KAZAKHSTAN**

**(to the statement of the problem)**

**Abstract.** This work is dedicated to the problem of studying the Early Bronze Age wheel transport of East Kazakhstan. The source database of the study comprises of materials from the Copa burial and a number of rock art pieces in the region. Analysis of these sites, as well as drawing analogies from adjacent territories of Western Mongolia, Xinjiang and Minusinsk Basin, revealed that in the 3rd mil. BC vehicles generally similar to those that existed among the population of the Yamnaya and Catacomb Cultures of Eastern Europe – four- and two-wheeled carts – were distributed in these territories. These factors support the idea of the existence of broad cultural and historical contacts between the Eurasian steppe zone populations in the Early Bronze Age.

**Keywords:** East Kazakhstan, Early Bronze Age, wheel transport, migrations.

1. Работа выполнена при финансовой поддержки бюджетной программы МОН РК «Грантовое финансирование научных исследований на 2018-2020 гг.» №АР05133498 «Ранний бронзовый век Верхнего Прииртышья». [↑](#footnote-ref-1)
2. Определения выполнены к. г-м. н. Л.Л. Гайдученко. [↑](#footnote-ref-2)
3. Удален от могильника Копа к ЮЮВ на 560 км. [↑](#footnote-ref-3)
4. Удалены от могильника Копа на запад более чем на 3000 км. [↑](#footnote-ref-4)
5. Пока в Лесостепном Алтае имеются лишь косвенные свидетельства использования населения в раннем бронзовом веке транспортных средств (Грушин, 2011: С. 217). [↑](#footnote-ref-5)