

Становление и развитие транспортных путей в Якутии

С.А. Семёнова

Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН, ул. Петровского 1, г. Якутск, Россия

smkhly@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-8485-8631>

Статья поступила 03.09.2025, принята 22.09.2025

Климатические условия и зачастую сложный природный ландшафт создают местные, неповторимые социально-экономические особенности в системе жизнеобеспечения местных сельских сообществ. Статья представляет собой комплексное исследование истории изучения транспортных связей в регионе (сер. XIX – перв. четв. XXI вв.), в частности, акцентируется внимание на формировании важной части сухопутных путей сообщения в зимнее время – автомобильных зимников. Актуальность работы обусловлена исключительной значимостью сезонных дорог для жизнеобеспечения отдалённых арктических и северных районов, где они и сегодня составляют более 70 % всей дорожной сети региона. Цель работы – систематизация широкого пласта исследований по изучению генезиса и становления автомобильных зимников как важных транспортных артерий в регионе. В работе выявлена эволюция научных подходов в истории изучения становления автомобильных зимников: 1) дореволюционный этап (пер. пол. XIX – нач. XX вв.), который характеризуется описанием эмпирического опыта путей сообщения; 2) советский этап (XX в.) – период становления научного анализа, в 1927 г. впервые использовали и ввели в научный оборот терминологию «зимник» как дороги, созданные в основном для грузовых перевозок, обычно прокладываются по кратчайшему маршруту, пересекая болота, реки и другие препятствия, которые преодолеваются зимой, когда дороги функционируют; 3) постсоветский этап (с кон. XX – пер. четв. XXI вв.) отличается комплексной междисциплинарной парадигмой. Расширение фокуса с классических исторических до социально-антропологических, экономических, экологических и правовых аспектов, анализируя роль зимников в жизнеобеспечении населения, влиянии климатических изменений и законодательном оформлении их статуса. Делается вывод о трансформации восприятия зимников: от объекта ведомственного планирования до комплексного феномена, определяющего социальную мобильность, экономическую устойчивость и культурный ландшафт региона.

Ключевые слова: историография; Якутия; автомобильный зимник; пути сообщения; транспортная система; тракты; дороги жизни.

Formation and development of transport routes in Yakutia

S.A. Semenova

Institute of Humanitarian Research and Problems of Indigenous Peoples of the North, Siberian Branch of the SB RAS; 1, Petrovsky St., Yakutsk, Russia

smkhly@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0002-8485-8631>

Received 03.09.2025, accepted 22.09.2025

Climatic conditions and mainly difficult natural landscape create local, unique socio-economic features in the life support system of local rural communities. The article is a comprehensive study of the history of transport links in the region (middle of the XIX – first quarter of the XXI centuries), in particular, attention is focused on the formation of an important part of land communication routes in winter – winter roads. The relevance of the work is due to the exceptional importance of seasonal roads for life support in remote Arctic and northern regions, where they still make up more than 70% of the entire road network in the region. The aim of the work is to systematize a wide range of studies on the genesis and formation of automobile winter roads as important transport arteries in the region. The paper reveals the evolution of scientific approaches in the history of studying the formation of automobile winter roads: 1) the pre-revolutionary stage (early XIX – early XX centuries), which is characterized by a description of the empirical experience of communication routes; 2) the Soviet stage (XX century) is the period of formation of scientific analysis when in 1927 the term "zimnik" was first used and introduced into scientific use as a road built mainly for freight transportation, usually laid along the shortest route, crossing swamps, rivers and other obstacles that are overcome in winter when roads are functioning; 3) the post-Soviet stage (late XX – fourth quarter of the XXI centuries) is characterized by a complex interdisciplinary paradigm. The focus expands from classical historical to socio-anthropological, economic, environmental and legal aspects, analyzing the role of winter roads in the livelihoods of the population, the impact of climate change and the legislative registration of their status. The conclusion is drawn about the transformation of the perception of winter roads: from an object of departmental planning to a complex phenomenon that determines social mobility, economic stability and the cultural landscape of the region.

Keywords: historiography; Yakutia; automobile winter road; communication routes; transport system; highways; roads of life.

Введение. Изучение истории развития путей сообщения в последнее время приобретает особую значимость. Множество речных систем в ландшафте ряда районов, а также экстремальные климатические условия обуславливают особенности формирования и широкое распространение автомобильных зимников в регионе.

Один из первых автомобильных зимников был открыт в 30-е гг. первой половины XX в. В наши дни в зимний период ежегодно открывается около 11 тыс. км. автозимников, что составляет более 70 % всех региональных автодорог [3]. Данные сухопутные артерии, в частности, ледовые переправы и сегодня играют важную роль в грузовых и пассажирских перевозках, а также в обеспечении отдалённых арктических районов продовольствием и товарами первой необходимости. В связи с этим актуальность нашего исследования заключается в изучении становления и развития роли автомобильных зимников в регионе через призму исторической ретроспективы.

Зимник – участок автомобильной дороги, эксплуатация которого возможна только при минусовой температуре. Для устройства зимника снег уплотняют и разгребают грейдерами, на реках намораживают ледовые переправы. Путь может проходить по замёрзшему льду рек и озёр [1].

Целью исследования является периодизация и систематизация основных этапов в истории изучения автомобильных зимников как важных транспортных артерий в регионе.

Новизна исследования заключается в комплексном анализе истории изучения автомобильных зимников как важной части сухопутных путей сообщения.

Методология. В основе исследования лежит корпус научных трудов российских и советских исследователей, путевые заметки и официальные плановые документы, охватывающие период с середины XIX в. по настоящее время.

Методологическую основу составили принципы историографического анализа. Историко-типологический метод позволил выделить основные типы исследований и присущие им черты. Историко-генетический метод был применен для прослеживания преемственности и трансформации научных исследований. Метод периодизации дал возможность вычленить ключевые этапы в развитии историографии вопроса.

Результаты и обсуждение. Природные условия Северо-Востока Азии, а именно Якутской Области диктовали свои особенности формирования не только хозяйственно-культурного типа народов, их духовной культуры, но и генезиса формирования природного и транспортного каркаса геопространства, что отражается в системе расселения, традиционных путях сообщений (тропы, дороги), топонимах. Формирование транспортной системы Якутии базировалось на природных особенностях края – основой её стали водные пути. Сухопутные дороги носили смешанный характер: зимой дорога проходила частью по речному льду [2].

Традиционные зимние пути впервые были описаны путешественниками, исследователями и ссыльными дореволюционного периода. Ранние свидетельства содержатся в виде первичной фиксации материалов.

Важное наблюдение о сезонности зимних путей содержится в путевых заметках Н.С. Щукина. Он фиксирует, что сроки действия дорог устанавливались с половины ноября и продолжались до первого апреля, а в некоторые годы и дольше [22, С. 106]. Также в записях Вилюйской экспедиции (1853–1855), организованной Сибирским отделением ИРГО под руководством Р.К. Маака. Результаты экспедиции, изложенные в труде «Вилюйский округ Якутской области», включают важные данные о сезонных транспортных маршрутах, в частности таблицы замерзания рек и начала санных перевозок за 1870–1873 гг. [10, С. 445].

Интересными нам кажутся полевые записи Н.С. Горохова, где он описал зимнюю дорогу старого тракта от Верхоянска до Якутска (по р. Таастах; отсюда по летней на Сысыбас – затем по течению Яны) в период с 1879 по 1883 гг. в Известиях Восточно-Сибирского Отдела ИРГО [4, с. 14–20]. Интересен также труд Я.В. Стефановича, описавшего путь из Якутска до Аяна в рамках Аянской экспедиции 1894 г., автором отмечается динамичность данного тракта – всё население (как мужское, так и женское) находится в пути, летом – верхом на конях при отсутствии всяких дорог, зимой – на оленях в нартах через перевалы [17, с. 87].

В Якутской области, согласно отчёту начальника области, на момент 1844 г. состояло два тракта: водяной от Иркутска с границы Якутской Области, по реке Лене на 908 верст, сухопутный к Охотску от Якутска на 1030 верст. Оба эти тракта как около берега Лены в некоторое время года совершаемый проезжающими так и до Охотска, исправляется ежегодно на счёт иногородцев Якутской Области через вносимые ими по счёту 1200 руб. серебром; в особенности Охотский тракт требует большого подспорья и более сильных способов к своему поддержанию, потому что ежегодно при разливе весенних вод от пересекаемых реками и речками, всякое устройство повреждает [15]. Так, в дореволюционное время правительство понимало, что развитие сухопутного транспорта осуществимо на таких огромных территориях лишь посредством промышленного развития Сибири и Якутской области, в частности.

О возникновении сухопутных путей сообщения отмечал в своих записях барон Гергард Майдель в 1868–1870 гг. в связке с сугланами – т. н. рынками, проводившимися в точно установленные дни, куда собирались со всех сторон охотники за пушным зверем и торговцы мехами, чтобы выменивать самые различные товары на пушнину. Данные сугланы находятся по всей раскинувшейся области системы Лены, по Анюям, а также на Яне, Колыме, Индигирке. Как они возникли, никто не может в настоящее время сказать. Они, по всей вероятности, так же стары, как тунгусские и якутские дороги, которых тоже никто не прокладывал; времени устройства последних по крайней мере нельзя доказать, а между тем они по всем направлениям прорезывают необозримые лиственничные леса и только благодаря им в эти леса и можно проникнуть [14, с. 106].

Таким образом дореволюционные исследования являются важной источниковой базой, характеризующиеся в основном сбором полевого, эмпирического материала, который отразился позднее в записях и путевых заметках, однако данные заметки не ставили перед со-

бой цели научного анализа, систематизации данных по развитию транспортной системы региона.

В первой половине XX в. проблема сухопутного транспорта, в частности автомобильных зимников, поднималась в ведомственном документе «Генеральном плане реконструкции народного хозяйства ЯАССР» (1927). Так, поднималась проблема оторванности региона от центров страны, а также строительства грунтовых дорог, поскольку невозможно строить планы развития промышленности и промыслов без решения транспортных вопросов.

Транспортная схема края в начале XX в. оставалась крайне сложной, что затрудняло связь с соседними регионами, завоз грузов и передвижение населения. Вопросы общего регулирования хозяйственной жизни Якутской губернии были возложены на образованный в июне 1920 г. Губернский совет народного хозяйства (ГубСНХ) во главе с К.П. Атласовым (председатель), М.Т. Поповым и Л.И. Гройсманом (члены). ГубСНХ планировал направить усилия на содействие в национализации промышленных предприятий и имущества крупных купцов, банков, средств транспорта и связи, а также на восстановление работы местных предприятий, создание новых кустарных производств, принятие мер по улучшению работы транспорта и связи [7, с. 113].

В 1927 г. вышло исследование И.Ф. Молодых «Пути сообщения Якутии», где главными препятствиями к развитию транспортных путей на территории Якутии и причинами, объясняющими почти полное бездорожье края, названы физико-географические особенности, суровые климатические условия и малочисленность населения [12, с. 1–2].

Особый интерес для нашего исследования представляет классификация И.Ф. Молодых, где он определяет различные типы дорог: грунтовые, просёлочные, зимние дороги, тропы (в зимнее время – нартовые тропы), зимники, бечевники. По определению автора, зимними дорогами следует называть все реки района, имеющие поселения на берегах, где передвижение осуществляется по льду на лошадях; в незаселённых местах с большими расстояниями между населёнными пунктами – на оленях или собаках. Такими «зимними дорогами» соединены практически все пункты района, что позволяет местному населению передвигаться в любом нужном направлении. Автор также отмечает традицию организации ночлегов и отдыха в любых местах, защищённых от ветров при наличии корма для оленей. На таких стоянках устанавливаются палатки из бязи или дрели с железной печью, а пол устилается еловыми ветвями – такое временное жилище вполне заменяет деревянные постройки [12, с. 63].

Зимники исследователь определяет как тропы, пригодные для грузовых перевозок только зимой и преимущественно на оленях, что обусловлено полным отсутствием поселений на пути между конечными пунктами [12, с. 7]. Зимник – это дорога, специально приспособленная для зимнего передвижения. От тропы её отличает наличие «зимовий» (примитивных рубленых изб), расположенных на определённом расстоянии друг от друга, около которых летом заготавливают сено, так как передвижение по таким дорогам осуществляется преимущественно на лошадях. Эти дороги, созданные

в основном для грузовых перевозок, обычно прокладываются по кратчайшему маршруту, пересекая болота, реки и другие препятствия, которые преодолеваются зимой, когда дороги функционируют. На участках, где заготовка корма для лошадей невозможна, перевозки осуществляются на оленях. Автор подчёркивает, что все пункты северной тайги можно считать соединёнными тропами-зимниками, так как такое сообщение возможно везде, где есть коренное население с оленями или собаками [12, с. 73–74]. Расселяясь на Северо-Восток, якуты создавали цепь оседлых хуторов (аласов), жители которых регулярно общались между собой, что привело к возникновению локальных дорог, которые постепенно соединяясь друг с другом в конечном счете обусловили появление дороги, связавшей по сухопутью Колыму с Центральной Якутией [12, с. 132].

В частности, история развития торговых отношений на Колыме неразрывно связана с развитием транспортных путей. И.Ф. Молодых подробно описывает сухопутные маршруты, включая зимние выючные пути сообщения по Колымскому тракту, уделяя особое внимание трудностям пути зимой («тарыны» – наледь) и летом. Он анализирует условия перевозки грузов, установленные областной администрацией для свободной торговли. Описанная автором Анюйская ярмарка имела огромное значение для населения Колымы, Анадыря, Чукотского полуострова и западной части Аляски, однако к началу XX века её роль настолько уменьшилась, что преодоление трудного пути от Нижнеколымска до Анюя стало явно нецелесообразным [11, с. 71].

Уже в 30-е годы прошлого века дорожники и автомобилисты стали присматриваться к дореволюционным почтовым трактам, которые поддерживались лишь силами местного населения и использовались только для гужевого транспорта [1].

В советской историографии 1950–1980-х гг. мероприятия середины 1920-х гг. по развитию транспортной инфраструктуры подавались исключительно в позитивном и плановом ключе. Подчёркивалось, что уже в 1925 г. был открыт Тоен-Аринский зимник, а летом того же года по решению Совета Труда и Оборона началось строительство АЯМа. Однако критические аспекты, такие как хроническая неэффективность построенных дорог («низкий класс дороги», «разрушительное воздействие сезонных природных факторов»), упоминались лишь как временные трудности, успешно преодолеваемые под руководством партии. Таким образом, в рамках господствовавшей экономико-детерминистской парадигмы сложности объяснялись исключительно объективными природными условиями, а не просчётами в планировании или принудительным характером мобилизации ресурсов [11, с. 60–61].

Интересным и показательным исследованием о транспорте в Якутии, в частности, о развитии автомобильных зимников пишут авторы сборника «Якутская АССР в условиях развитого социализма» (1982). О состоянии автомобильного транспорта во второй половине XX в. свидетельствуют индустриализация промышленности и транспорта. Известно, что, по итогам Семилетнего плана (1959–1965), автомобильный транспорт являлся единственным видом наземного транспорта для перевозок массовых грузов в межнави-

гационный период. В 1962 г. протяжённость автомобильных дорог составляла 8003 км. Это были дороги общесоюзного значения (Ытык-Кель – Хандыга – Магадан), республиканские, соединяющие Якутск с горнодобывающими районами и местные, связывающие сельские районы с промышленными. В 1965 г. протяжённость автомобильных дорог (включая зимники) составила 15 тыс. км, в том числе с чёрным покрытием – 500 км, а протяжённость автобусных линий – 4816 км [23, с. 15].

За период Восьмой пятилетки 1966–1970 гг. в области промышленности и транспорта в Якутской АССР отмечается, что объём переработки грузов автомобильным транспортом занимал первое место в республике – 81 % (за счёт количественного и качественного роста автомобильного парка). Большой вклад внесли Артыкская автобаза и транспортное управление АЯМтранс. Также отмечается, что за указанные годы пятилетки выросла сеть автомобильных дорог круглогодичного и сезонного (автозимники) действия. В 1968 г. протяжённость всей сети автомобильных дорог Якутской АССР составила 16,2 тыс. км, в том числе с твёрдым покрытием – 3,5 тыс. км. Темпам дорожного строительства во многом способствовало развитие горнодобывающей промышленности. В алмазодобывающем районе республики в 1966 г. приступили к сооружению постоянной автомобильной дороги от Айхала до Удачного [23, с. 59–60].

За период девятой пятилетки (1971–1975) продолжала расти роль автомобильного транспорта. Крупные автотранспортные организации республики – Якутское транспортное управление, производственные управления Якутдортранс, Алмаздортранс осуществляли грузоперевозки для горнодобывающей промышленности. Объём автомобильных перевозок за пятилетие в республике увеличился в 2 раза, а перевозка пассажиров возросла на 70 %. По сравнению с восьмой пятилеткой более чем на 1800 км увеличилась протяжённость автобусных маршрутов. Прирост дорог с твёрдым покрытием составил 753 км. или вдвое больше, чем за восьмую пятилетку [23, с. 92].

Значительный вклад в изучение истории транспортного освоения Дальнего Востока внёс Ф.Г. Софронов. Опираясь на широкую базу архивных материалов, его исследования охватывают ключевые аспекты истории Северо-Восточной Азии XVII – начала XX вв.

В контексте нашей темы особую ценность представляет его анализ роли Охотского и Аянского трактов. Ф.Г. Софронов не просто фиксирует факт их существования, но и прослеживает генезис их инфраструктуры, а также исследуя процесс возникновения и роста первых русских поселений, которые формировали опорный каркас для дальнейшего освоения обширных территорий.

Важнейшим аспектом его работ является тезис о неразрывной связи путей сообщения и колонизационных процессов. Автор убедительно демонстрирует, что становление сухопутных трактов (Охотского, Аянского) стало ключевым фактором в освоении тихоокеанского побережья и интеграции региона в общегосударственную экономическую и административную систему России [16].

Таким образом в советский период уже на момент нач. XX в. формируется один из ранних методологических подходов, впервые в трудах И.Ф. Молодых, даётся классификация сухопутных путей в зимний период. Его работа, выполненная на стыке экономической географии и транспортного планирования, представляла собой попытку научного осмысления транспортных проблем региона. А также поднимается ряд проблем, связанных с бездорожьем края, что не позволяет в полной мере раскрыть добычу и производительность края через ведомственные документы и поздние работы о состоянии народного хозяйства.

В постсоветский период сформировалось комплексное понимание роли и эволюции автомобильных зимников в транспортной системе Якутии. Изучение возникновения и развития сухопутных путей сообщения с XVII в. широко представлено в исследованиях П.Л. Казаряна [7], что является важным исследованием для формирования методологической основы. В контексте нашего исследования необходимо отметить, что он вводил свою классификацию развития сухопутных путей сообщений: 1) государственные почтовые тракты – федеральные дороги; 2) земские почтовые тракты – дороги республиканского, краевого, областного окружного значения; 3) коммерческие тракты – ведомственные дороги; 4) обывательские тракты – дороги районного, местного значения, что позволит в будущем рассматривать сухопутные пути сообщения в исторической ретроспективе.

Нельзя пройти мимо трудов М.М. Хатылаева – основателя якутской школы историков промышленности, его труды позволили проследить главные тенденции внутренних процессов в развитии золотодобывающей промышленности в 1920–1930-е гг. Он отмечал важную роль промышленности в развитии путей сообщения. У М.М. Хатылаева наравне с развитием промышленного освоения Якутии есть данные и о развитии транспортной связи в Якутии. Грузоперевозки, проводившиеся ежегодно как важная кампания политико-экономического значения, не вызывают однозначного отношения в его исследованиях. С одной стороны, они были необходимы для промышленного преобразования экономики Якутии того исторического этапа её развития, формирования межхозяйственных связей между отдельными экономическими районами обширной территории республики. С другой стороны, с коллективизацией крестьянских хозяйств грузоперевозки организовывались в мобилизационном порядке, и колхозы не могли уклониться от исполнения обязательных заданий директивных органов власти, хотя и превышавших их реальные возможности [21, с. 183]. Он не ограничивается констатацией факта появления машин, а детально анализирует причины их хронической неэффективности: экстремальные природные условия, неподготовленность инфраструктуры, кадровый дефицит. Через призму технических и организационных проблем автор реконструирует системные трудности модернизации транспорта в экстремальных условиях Якутии [21, с. 189].

В постсоветское время исследователи сталкиваются с проблемой малоизученности и редкой освещённости данной темы в рамках исторической и социально-экономической науки. Отмечено, что формирование

транспортно-логистических систем в северных регионах имеет ряд специфических особенностей, которые должны учитываться в теории и методологии научных исследований [6].

Одним из первых исследователей, обратившихся к изучению развития автомобильных зимников в транспортной системе Якутии в период 1930–1991 гг. в исторической ретроспективе, стал А.А. Сулейманов. Исследователь отмечает, что ключевым фактором развития сети зимников и транспортной инфраструктуры Якутии в целом являлась необходимость освоения стратегически важных месторождений полезных ископаемых союзного значения: золота, олова, алмазов. При этом автор подчёркивает, что наибольшее значение зимники имели для населения северных районов Якутии [18].

Особого внимания заслуживает проведённый А.А. Сулеймановым анализ исследований сотрудников АН СССР 1950–1960-х гг., посвящённых вопросам транспортно-логистического развития Якутии. В своей монографии исследователь рассматривает эволюцию практик использования «ресурсов холода» в транспортной системе региона в советский период. Несмотря на развитие альтернативных способов перевозки и интенсификацию авиасообщения, автомобильные зимники, как показывает автор, сохранили свою ключевую роль в транспортной инфраструктуре.

Исследователь отмечает, что на рубеже XX–XXI вв. сокращение авиационных, речных и морских перевозок привело к перераспределению грузопотоков на автомобильные зимники, что существенно повысило их значение. Вместе с тем, автор обращает внимание на серьёзные риски, связанные с климатическими изменениями, о чём свидетельствуют более поздние сроки ввода в эксплуатацию зимников и ледовых переправ в последние годы [19, с. 104].

В статье авторов Г.П. Кулаковского, Л.И. Винокуровой рассматривается транспортное положение дел на момент 2013 г. в 13 северных арктических районах, ими отмечается, что «транспортная окказия» представлена не только на территории Северных районов, но и по всем улусам республики. Так, ещё длительное время в повседневности отдалённых якутских сёл любой вид транспорта даже не разделялся на пассажирский и грузовой [8, с. 59]. Проблемы транспорта и снабжения населения арктических и северных районов Якутии освещены в социально-историческом и экономическом ракурсах. Подчёркнут гуманитарный компонент в функционировании транспорта на Севере и в Арктике. На основе анализа реальной ситуации предложена дорожная карта шагов для развития арктического транспорта Якутии. В контексте проблем транспортного обеспечения арктической зоны анализируются и данные по содержанию сезонных автомобильных зимников по сравнению с другими видами транспорта в статье Т.П. Егоровой, К.И. Алексеевой и др. [5].

В работе М.Е. Осиповой анализируется государственная система обеспечения населённых пунктов Республики Саха (Якутия) ресурсами, необходимыми для обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ) и энергетики. Отмечается, что термин «сезонной автомобильной до-

роги» впервые приводится в законодательном акте Республики Саха (Якутия) 802-З № 495-IV от 18 февраля 2010 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Саха (Якутия)», в соответствии с которой к сезонным дорогам относят земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенное на них дорожное полотно из снега, льда и мёрзлого грунта. Законодательное выделение сезонных дорог (автозимников), в отдельную категорию на которые приходится основной объём жизнеобеспечивающих грузов, позволяет планировать и контролировать организацию использования этих дорог с учётом их особенностей, выделять средства на их содержание. В 2022 году Республика Саха (Якутия) стала пилотным регионом для апробации цифровой модели «Северный завоз», направленной на решение таких острых проблем северного завоза, как неэффективная логистика, отсутствие актуальной статистики в режиме реального времени [13].

В совместном исследовании В.В. Куклиной и М.Е. Осиповой рассматривается значение автозимников для обеспечения транспортной доступности северных и арктических районов, а также их влияние на социальные отношения между жителями отдалённых районов и региональным центром. В качестве материалов для анализа послужили статистические данные, официальные данные Правительства Республики Саха (Якутия), интервью и анкетирование. Выявлена высокая социальная значимость зимников не только в обеспечении транспортной доступности, но и связанными с ней системой жизнеобеспечения отдалённых арктических и северных улусов, мобильностью и жизненными возможностями местных жителей. Ограниченная транспортная доступность является одним из важнейших факторов, «выталкивающих» жителей отдалённых поселений в районные и региональные центры. Учёт мнения водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки в труднодоступные районы, важен не только для удовлетворения их личных потребностей и интересов, но и в связи с тем, что нередко они являются наиболее информированными экспертами в сфере оценки природных условий на территориях их следования, а нередко и социальных проблем местных сообществ. Представлены практические результаты. Было опрошено методом «снежного кома»: всего 15 респондентов путем применения глубинного интервью, 58 участников (водителей-дальнобойщиков) приняли участие в анкетировании на момент 2018 г. [9].

Также использование ГИС-технологий в историко-географических исследованиях занимают актуальную позицию сегодня, ведь данные технологии позволяют расширить и обнаружить ранее скрытую или недоступную информацию. Изучение транспортной сети Якутии и Арктической зоны рассматривает в своих исследованиях В.В. Филиппова через призму картографирования наземных путей сообщения – это позволяет визуально проанализировать историю развития транспортной сети с дореволюционного периода по настоящее время [20].

Таким образом история изучения автомобильных зимников в полной мере раскрывается в постсоветский период. Исследователями автомобильные зимники представлены как важная часть наземной транспортной

системы Якутии, они раскрываются не только в проблемном поле исторических, но и экономических, социально-антропологических исследований, затрагиваются экологические и правовые аспекты. В исследованиях подчёркиваются критическая важность зимников для жизнеобеспечения арктических районов; высокие затраты на содержание транспортной инфраструктуры в экстремальных условиях; социальные последствия транспортной недоступности; необходимость адаптации к климатическим изменениям.

Заключение. В работе выявлена эволюция научных подходов в истории изучения становления автомобильных зимников: 1) дореволюционный этап (пер. пол. XIX – нач. XX вв.), который характеризуется описанием эмпирического опыта путей сообщения; 2) советский этап (XX в.) – период становления научного анализа, в 1927 г. впервые использовали и ввели в научный оборот терминологию «зимник» как дороги, созданные в основном для грузовых перевозок, обычно прокладываются по кратчайшему маршруту, пересекая болота, реки и другие препятствия, которые преодолеваются зимой, когда дороги функционируют; 3) постсоветский этап (с кон. XX – пер. четв. XXI вв.) отличается комплексной междисциплинарной парадигмой. Исследования П.Л. Казаряна, М.М. Хатылаева, Г.А. Толстых являются одними из классических трудов в области развития сухопутных транспортных путей в регионе. Кроме этого А.А. Сулейманов, М.Е. Осипова, В.В. Куклина, В.В. Васильева и др. расширили фокус с исторических до социально-антропологических, экономических, экологических и правовых аспектов, анализируя роль зимников в жизнеобеспечении населения, влиянии климатических изменений и законодательном оформлении их статуса. Делается вывод о трансформации восприятия зимников: от объекта ведомственного планирования до комплексного феномена, определяющего социальную мобильность, экономическую устойчивость и культурный ландшафт региона.

Труды исследователей и путешественников (Р.К. Маака, Н.С. Горохова, Я.В. Стефановича, Г. Майделя) содержат ценнейшую первичную фиксацию состояния путей сообщения, особенностей сезонной эксплуатации

дорог и организации традиционной транспортной инфраструктуры. Эти работы, не будучи специализированными исследованиями, заложили фундаментальную источниковую базу для последующих изысканий.

Фундаментальный труд И.Ф. Молодых «Пути сообщения Якутии» (1927) заложил методологические основы научного изучения транспортной системы, предложив первую системную классификацию путей сообщения и выявив триаду ключевых ограничивающих факторов: экстремальные природные условия, суровый климат и низкая плотность населения. Второе направление составила ведомственно-отраслевая историография («Генеральный план реконструкции народного хозяйства ЯАССР», работы З.В. Гоголева, коллективные монографии о народном хозяйстве), для которой был характерен апологетический подход с акцентом на количественные показатели развития транспортной сети при минимизации внимания к социальным издержкам и системным проблемам.

Постсоветский период характеризуется становлением комплексной междисциплинарной парадигмы. Исследования П.Л. Казаряна углубили историческую ретроспективу через призму почтовых трактов. Работы М.М. Хатылаева ввели в научный оборот диалектический анализ транспортной системы, учитывающий как экономическую необходимость, так и социальную. Современные исследования (А.А. Сулейманов, М.Е. Осипова, В.В. Куклина и др.) расширили проблемное поле до социально-антропологических, экономических и экологических аспектов функционирования зимников, включая анализ их роли в жизнеобеспечении северных сообществ, влияние климатических изменений и правовое оформление статуса сезонных дорог.

Таким образом, история изучения автомобильных зимников Якутии прошла сложный путь от фрагментарных описаний к системному анализу. Перспективными направлениями дальнейших исследований представляются: углублённый анализ взаимовлияния климатических изменений и эволюции транспортных практик, а также всестороннее изучение социально-антропологического измерения зимников как элемента жизненного уклада и культурного ландшафта Якутии.

Литература

1. «Обеспечение Севера»: автозимники – ЯСИА [Электронный сайт] / Спецпроект «Обеспечение Севера». Автозимники. – URL: <https://ysia.ru/obespechenie-severa-avtozimniki/> (дата обращения: 31.07.2025).
2. Боякова С.И. Транспорт Якутии в условиях глобальных климатических изменений: риски, вызовы, возможности адаптации = Transport of Yakutia in the context of global climatic changes: risks, challenges, opportunities for adaptation / С.И. Боякова // Академические исследования в Якутии: «территория историка»: сборник статей, посвящённых юбилею профессора Д. А. Шириной. – Якутск: Алаас, 2016. – С. 201–212.
3. В северных и арктических районах Якутии зимой обустраивают 7,7 тыс. км автозимников... [Электронный ресурс] / Информационное агентство ТАСС статья от 24 октября 2024 г. – URL: <https://tass.ru/obschestvo/22210931> (дата обращения: 27.05.2025).
4. Горохов Н.С. Старый тракт от Верхоянска до Якутска // Известия Восточно-Сибирского Отдела Императорского Географического Общества. – Т. XIV. – № 4–5. – 1883. – С. 14–20.
5. Егорова Т.П., Алексеева К.И., Константинов Н.Н. Проблемы транспортного обеспечения арктической зоны Якутии // ПСЭ. 2014. – № 4 (52). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-transportnogo-obespecheniya-arkticheskoy-zony-yakutii> (дата обращения: 06.05.2025).
6. Егорова Т.П. Экономический аспект развития региональных транспортно-логистических систем: На примере Республики Саха (Якутия) : автореф. дис ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Ин-т регион. экономики АН Республики Саха (Якутия). Якутск, 2004. – 22 с.
7. Казарян П.Л. Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII – 1920 г.) : монография. – Якутск : Изд. дом СВФУ, 2012. – 147 с.
8. Кулаковский Г.П., Винокурова Л.И. Транспорт и снабжение населения арктических районов Якутии: повседневность, проблемы, перспективы // Экономический анализ: теория и практика. – 2013. – № 5 (308). – С. 57–62.

9. Куклина В.В., Осипова М.Е. Роль зимников в обеспечении транспортной доступности арктических и субарктических районов республики Саха (Якутия) // Общество. Среда. Развитие (Terra Humana). – 2018. – № 2 (47). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-zimnikov-v-obespechenii-transportnoy-dostupnosti-arkticheskikh-i-subarkticheskikh-rayonov-respubliki-saha-yakutiya> (дата обращения: 01.09.2025).
10. Маак Р.К. Вилуйский округ. – 2-е изд. – М., 1994. – 576 с.
11. Молодых И.Ф. Пути связи и снабжения Колымско-Индигирского тракта. – Востсибкрайгиз, Иркутск, 1931. – 252 с.
12. Молодых И.Ф. Пути сообщения Якутии. – Ленинград : Изд-во Акад. наук, 1927. – 99 с.
13. Осипова М.Е. Особенности зимних региональных грузоперевозок в Республике Саха (Якутия): аналитический обзор. Россия: общество, политика, история. – 2022; (2(2)). – С. 51–52.
14. Пути великих свершений : [исторический альбом : в 6 томах]. – Т. 3. Владивосток : Русский остров, 2012–2016. – 129 с.
15. Российский государственный исторический архив. РГИА. Ф. 169. Оп. 1. Ед. хр. 35. Л.23.
16. Софронов Ф.Г. История Северо-Восточной Азии, XVII – начало XX в. / Рос. акад. наук, Сиб. отд-ние, Ин-т гуманитар. исслед. и проблем малочисл. народов Севера. Новосибирск : Наука, 2010. – 635 с.
17. Стефанович Я.В. От Якутска до Аяна : путевые наблюдения : (Аянская экспедиция 1894 года) / Я.В. Стефанович ; под редакцией правителя дел Я. П. Преина. – Иркутск : типо-литография П. И. Макушина, 1896. – 192 с.
18. Сулейманов А.А. Автомобильные зимники в транспортной системе Якутии в начале 1930–1991 годов // Научный диалог. – 2022. – № 7. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/avtomobilnye-zimniki-v-transportnoy-sisteme-yakutii-v-nachale-1930-1991-godov> (дата обращения: 22.03.2025).
19. Сулейманов А.А. «Ресурсы холод» в системе жизнеобеспечения сельских сообществ Якутии. Вторая половина XIX–XX в.: Историко-антропологический очерк. Новосибирск : Наука, 2022. – 136 с.
20. Филиппова В.В., Архипова И.М. Транспортная сеть Якутии: разновременный анализ по картографическим источникам // Исторический журнал : научные исследования. – 2022. – № 6. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-set-yakutii-raznovremennoy-analiz-po-kartograficheskim-istochnikam> (дата обращения: 03.09.2025).
21. М.М. Хатылаев ; [ответственный редактор доктор исторических наук С. И. Боякова] ; ГУ «Академия наук Республики Саха (Якутия)». – Якутск : Сфера, 2010. – 287 с.
22. Щукин Н.С. Поездка в Якутск. – Санкт-Петербург : Типография Комрада Вингебера, 1833. – 231 с.
23. Якутская АССР в условиях развитого социализма : (исторический очерк) / Академия наук СССР, Сибирское отделение, Якутский филиал, Институт языка, литературы и истории [и др.] ; редколлегия: М.М. Хатылаев (ответственный редактор), И.А. Аргунов, С.Н. Горохов. – Якутск : Якутское книжное изд-во, 1982. – 179 с.
24. Anniversary of Professor D.A. Shirokir. – Yakutsk : Alaas, 2016. – Pp. 201–212.
25. In the northern and Arctic regions of Yakutia, 7,7 thousand km of winter trucks will be equipped in winter ... [Electronic resource] / TASS News Agency article dated October 24, 2024. URL: <https://tass.ru/obschestvo/22210931> (date of reference: 05/27/2025).
26. Gorokhov N.S. The old highway from Verkhoyansk to Yakutsk // Proceedings Of the East Siberian Department Of The Imperial Geographical Society. Vol. XIV. – No. 4–5. 1883. – Pp. 14–20.
27. Egorova T.P., Alekseeva K.I., Konstantinov N.N. Problems of transport support in the Arctic zone of Yakutia // PSE. 2014. №4 (52). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problems-transportnogo-obespecheniya-arkticheskoy-zony-yakutii> (date of reference: 05/06/2025).
28. Egorova T.P. The economic aspect of the development of regional transport and logistics systems: On the example of the Republic of Sakha (Yakutia) : abstract. PhD in Economics: 08.00.05. In-t region. Economics of the Academy of Sciences of the Republic of Sakha (Yakutia). Yakutsk, 2004. – 22 p.
29. Kazaryan P.L. Land communications of Northeastern Russia (XVII – 1920) : monograph. – Yakutsk : NEFU Publishing House, 2012. – 147 p.
30. Kulakovskiy G.P., Vinokurova L.I. Transport and supply of the population of the Arctic regions of Yakutia: everyday life, problems, prospects //Economic analysis: theory and practice. 2013. – No. 5 (308). – Pp. 57–62.
31. Kuklina V.V., Osipova M.E. The role of winter roads in ensuring transport accessibility of the Arctic and subarctic regions of the Republic of Sakha (Yakutia) // Society. Wednesday. Development (Terra Humana). 2018. – No. 2 (47). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-zimnikov-v-obespechenii-transportnoy-dostupnosti-arkticheskikh-i-subarkticheskikh-rayonov-respubliki-saha-yakutiya> (date of application: 09/01/2025).
32. Maak R.K. Vilyuysky district. 2nd ed. – Moscow, 1994. – 576 p.
33. Molodykh I.F. Ways of communication and supply of the Kolyma-Indigirsky tract. Vostsibkraigiz, Irkutsk, 1931. – 252 p.
34. Molodykh I.F. Communication routes of Yakutia. Leningrad : Publishing House of the Academy of Sciences, 1927. – 99 p.
35. Osipova M.E. Features of winter regional cargo transportation in the Republic of Sakha (Yakutia): analytical review. Russia: society, politics, history. 2022;(2(2)). – pp. 51–52.
36. Paths of great achievements : [historical album : in 6 volumes]. – Vol. 3. – Vladivostok : Russian Island, 2012–2016. – 129 p.
37. Russian State Historical Archive. RGIA. F. 169. Op. 1. Ed. hr. 35. L.23.
38. Sofronov F.G. History of Northeast Asia, XVII – early XX century / Russian Academy of Sciences, Siberian Branch, Institute of Humanities. research. and there are few problems. the peoples of the North. Novosibirsk : Nauka Publ., 2010. – 635 p.
39. Stefanovich Ya.V. From Yakutsk to Ayan : travel observations : (The Ayan expedition of 1894) / Ya.V. Stefanovich ; edited by the ruler of affairs Ya.P. Preina. – Irkutsk : printing and lithography by P.I. Makushin, 1896. – 192 p.
40. Suleymanov A.A. Automobile winter roads in the transport system of Yakutia in the early 1930s // Scientific dialogue. 2022. №7. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/avtomobilnye-zimniki-v-transportnoy-sisteme-yakutii-v-nachale-1930-1991-godov> (date of reference: 03/22/2025).
41. Suleymanov A.A. "Cold resources" in the life support system of rural communities of Yakutia. The second half of the 19th – 20th century: A historical and anthropological essay. – Novosibirsk : Nauka Publ., 2022. – 136 p.
42. Filippova V.V., Arkhipova I.M. THE TRANSPORT NETWORK OF YAKUTIA: A MULTI-TIME ANALYSIS BASED ON CARTOGRAPHIC SOURCES // Historical Journal: scientific research. 2022. – No. 6. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-set-yakutii>

References

1. "Securing the North": winter trucks – YASIA [Electronic website] / Special project "Securing the North". Winter trucks. – URL: <https://ysia.ru/obespechenie-severa-avtozimniki/> (date of access: 07/31/2025).
2. Boyakova S.I. Transport of Yakutia in the context of global climate change: risks, challenges, opportunities for adaptation=Transport of Yakutia in the context of global climatic changes: risks, challenges, opportunities for adaptation / S.I. Boyakova // Academic research in Yakutia: "the territory of the historian" : a collection of articles dedicated to the an-

- raznovremennoy-analiz-po-kartograficheskim-istochnikam
(date of reference: 09/03/2025).
21. Khatylaev M.M. Industrial development of Yakutia: from the origins to 1946 / M.M. Khatylaev ; [executive editor, Doctor of Historical Sciences S.I. Boyakova] ; State Institution "Academy of Sciences of the Republic of Sakha (Yakutia)". – Yakutsk : Sphere, 2010. – 287 p.
22. Shchukin N.S. A trip to Yakutsk. St. Petersburg: Printing house of Komrad Wingeber, 1833. – 231 p.
23. The Yakut ASSR in the conditions of developed socialism : (historical essay) / USSR Academy of Sciences, Siberian Branch, Yakut branch, Institute of Language, Literature and History [et al.] ; editorial board: M.M. Khatylaev (executive editor), I.A. Argunov, S.N. Gorokhov. – Yakutsk : Yakut Book Publishing House, 1982. – 179 p.