

Транспортная инфраструктура отдаленных территорий (на примере Тоджинского кожууна Тывы и Тындинского района Амурской области)

© А. П. Итегелова¹, М. В. Куклина², А. Н. Саввинова³,
В. Н. Богданов⁴, А. С. Федорова⁵, В. В. Филиппова⁶, Р. А. Мороз⁷

¹Северо-Восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова, г. Якутск, Российская Федерация.

²Иркутский национальный исследовательский технический университет, г. Иркутск, Российская Федерация.

³Северо-Восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова, г. Якутск, Российская Федерация.

⁴Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск, Российская Федерация.

⁵Северо-Восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова, г. Якутск, Российская Федерация.

⁶Северо-Восточный федеральный университет им. М. К. Аммосова,

Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных

народов Севера СО РАН, г. Якутск, Российская Федерация.

⁷Иркутский национальный исследовательский технический университет, г. Иркутск, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматриваются отдаленные труднодоступные территории, обладающие богатыми природными ресурсами, в т. ч. полезными ископаемыми. Эти районы с низкой плотностью населения и слабой инфраструктурной составляющей оказываются в центре внимания добывающих компаний. В настоящее время появились проекты, нацеленные на динамичное развитие транспортной инфраструктуры таких районов с помощью использования основных или дополнительных частных инвестиций. В работе рассмотрены теоретические аспекты развития транспортной инфраструктуры. Использованы методы сравнительно-географического и статистического анализа и обобщения данных, сетевой и проблемный подходы, глубинные и групповые интервью с местными жителями. В данной работе исследуется влияние транспортной инфраструктуры, формирующейся прежде всего под влиянием промышленного освоения природных ресурсов, на развитие удаленных территорий на примере Тоджинского кожууна Республики Тува и Тындинского района Амурской области. Представлены как результаты сбора данных по развитию и поддержке конкретных транспортных сетей, так и материалы авторских полевых исследований. Отмечается двойственность отношения жителей обследованных территорий к деятельности горнодобывающих компаний: с одной стороны – ожидание значительного улучшения экономического положения своих поселений за счет этих компаний и очевидного благосклонного отношения к ним, с другой – временного беспокойства относительно сопутствующих экологических угроз.

Благодарности: исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и МОКНСМ в рамках научного проекта № 20-57-44002 «Междисциплинарная сетевая платформа моделирования социально-экономических и экологических процессов на трансграничных территориях РФ и Монголии с ограниченной транспортной доступностью» в части сбора информации по району Республики Тува и за счет гранта Российского Научного Фонда РНФ №21-17-00250 в части сбора информации по Тындинскому району.

Ключевые слова: удаленные территории, Тындинский район, Тоджинский кожуун, Окинский район, транспортная инфраструктура, добывающая промышленность

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF REMOTE TERRITORIES (IN THE CASE OF TODZHA KOZHUUN TYVA AND TYNDA DISTRICT OF THE AMUR REGION)

© Anna P. Itegelova¹, Maria V. Kuklina², Antonina N. Savvinova³,
Victor N. Bogdanov⁴, Alla S. Fedorova⁵, Victoria V. Filippova⁶, Roman A. Moroz⁷

¹M. K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, the Russian Federation.

²Irkutsk National Research Technical University, Irkutsk, the Russian Federation.

³M. K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, the Russian Federation.

⁴V. B. Sochava Institute of Geography, SB RAS, Irkutsk, the Russian Federation.

⁵M. K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, the Russian Federation.

⁶M. K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk, the Russian Federation

Institute for Humanitarian Research and Problems of Smaller Peoples of the North, SB RAS,
Yakutsk, the Russian Federation.

⁷Irkutsk National Research Technical University, Irkutsk, the Russian Federation.

Abstract. The article discusses remote, inaccessible territories with rich natural resources, including minerals. These areas with low population density and poor infrastructure are the focus of mining companies. Currently, there are projects aimed at the dynamic development of the transport infrastructure of such areas through the use of basic or additional private investment. The article discusses the theoretical aspects of the development of transport infrastructure, using the methods of comparative geographical and statistical analysis and data generalization, network and problem approaches, in-depth and group interviews with local residents. The authors study the influence of the transport infrastructure, which is formed, first of all, under the influence of the industrial development of natural resources, on the development of remote areas using the example of the Todzha Kozhuun of the Tyva Republic and the Tynda District of the Amur Region. The article presents both the results of collecting data on the development and support of specific transport networks, as well as the materials of the author's field research. The article notes the duality of the attitude of the inhabitants of the surveyed territories towards the activities of mining companies: on the one hand, the expectation of a significant improvement in the economic situation of their settlements due to these companies and an obvious favorable attitude towards them, on the other hand, simultaneous concern about the accompanying environmental threats.

Acknowledgements: The study was carried out with the financial support of the Russian Foundation for Basic Research and the Ministry of Education, Culture, Science and Sports of Mongolia within the framework of the scientific project No. 20-57-44002 "Interdisciplinary Network Platform for Modelling Socio-Economic and Environmental Processes in the Transboundary Territories of the Russian Federation and Mongolia with Limited Transport Accessibility" in terms of collecting information on the region of the Republic of Tuva and at the expense of the grant of the Russian Science Foundation RSF No. 21-17-00250 in terms of collecting information on Tyndinsky Area.

Keywords: remote territories, Todzhinsky kozhuun, Okinsky district, transport infrastructure, mining industry

Введение

В комплексе социально-экономических и экологических проблем инфраструктурная обеспеченность становится краеугольным вопросом. Особенностью удаленных территорий является противоречивость в понимании жизненной необходимости доступа к современным инфраструктурам (в первую очередь, к транспортным) и сопутствующих этому доступу издержкам. С одной стороны, транспортная инфраструктура в регионе может способствовать эффективному использованию экономического потенциала региона. С другой – ограждение от внешнего мира с постановкой ограничений на существующие транспортные потоки и отказом от новых транспортных проектов может быть собственным выбором местного населения. В современной российской практике промышленное освоение является основной движущей силой в развитии транспортной инфраструктуры территорий. В настоящей статье для исследований взаимовлияния добывающих предприятий и развития транспортной инфраструктуры на социально-экономическое состояние удаленных районов в качестве модельных выбраны следующие территории Сибирской части Российской Федерации – Тоджинский кожуун Республики Тыва и Тындинский район Амурской области.

Постановка проблемы и цель исследования. Усиление роли транспортной инфраструктуры в территориальном развитии отмечается и в Транспортной стратегии Рос-

сийской Федерации до 2030 года¹. Антропологический подход к изучению мобильности представляет антропология дорог [1,2,3]. Исследователи отмечают связь физических расстояний с транспортной доступностью, а передвижение локальных сообществ остаются мало изученными, особенно на удаленных территориях [4]. Особенно важна тема исследования влияния различных транспортных систем на местное сообщество для удаленных территорий Севера [5, 6]. Транспортная доступность является одним из важнейших факторов, определяющих уровень социально-экономического развития той или иной территории [7] и в особенности для Сибирского и Дальневосточного регионов России [8]. Ограничения транспортной доступности и определение транспортной удаленности, в первую очередь, связывают с физическими расстояниями и развитием транспортной инфраструктуры, в то время как опыт и практики передвижения местных жителей часто остаются за пределами внимания. У странственной изоляции свои приоритеты. Так, локальные сообщества в большинстве своём считают изоляцию и отсутствие дороги благом, обеспечивающим им чувство практически полной свободы и возможность вести нравящийся им образ жизни в спокойном, понятном, своём мире [9].

¹ Правительство Республики Тыва. Официальный портал Республики Тыва. [Электронный ресурс]. URL: <https://rtyva.ru/region/msu/777/> (10.10.2021).

В связи с вышеизложенным, особенно интересно исследовать влияние транспортной инфраструктуры, формирующейся прежде всего под влиянием промышленного освоения природных ресурсов, на развитие удаленных территорий на примере Тоджинского кожууна республики Тыва и Тындинского района Амурской области.

Материалы и методы исследования. В исследовании использованы методы сравнительно-географического и статистического анализа и обобщения данных, сетевой [10] и проблемный подходы, глубинные и групповые интервью с местными жителями (получены материалы полевых исследований, проведенных в августе 2021 года в п. Тоора-Хем Тоджинского кожууна, сентябре 2021 года в с. Усть-Уркима Тындинского района). В основе теоретической и методологической базы лежат научные работы отечественных и зарубежных авторов по исследуемой тематике и территории. Районами наших исследований являются Тоджинский кожуун Республики Тыва и Тындинский район Амурской области.

Область исследования. Тоджинский кожуун занимает всю северо-восточную часть республики Тыва и граничит с Каа-Хемским, Кызылским и Пий-Хемскими районами, республикой Бурятия, Иркутской областью и Красноярским краем (рис. 1). Границы проходят, в основном, по водоразделам горных хребтов и нагорий. Площадь территории – 44,8 тыс. км², что составляет 26,2 % площади республики и занимает первое место по этому показателю в регионе, и в тоже время он находится на последнем месте по плотности населения в этой республике (0,14 чел./км²). Административный центр – с. Тоора-Хем. Расстояние от с. Тоора-Хем до Кызыла наземным путём – 230 км., водным – 285 км., воздушным – 170 км.

Для поверхности территории района характерно сочетание высоких горных хребтов, нагорий и лежащей между ними Тоджинской котловины. Район окружён горными хребтами – с северо-запада – Эргек-Дырчак-Тайгой (Западный Саян), с юга – хребтом Академика Обручева, с северо-востока и севера – Удинским (Восточным Саяном), с востока – Прихубсугульской горной системой. Абсолютные

высоты горных хребтов колеблются от 1500 до 3000 м (пик Триангуляторов – 2875 м, пик Топографов – 3044 м).

Тоджинский кожуун обладает немалым потенциалом для туризма. Рельеф и гористая местность создают отличные природные пейзажи невероятной красоты, также для туризма немалую роль играет наличие минеральных источников (аржааны). В лесах Тоджи насчитывается 35 видов редких и исчезающих растений, среди которых числятся очень ценные лекарственные растения. Например, радиола розовая, волчегодник обыкновенный, пустырник судетский, валериана лекарственная, чемерица, кровохлёбка лекарственная и другие.

В тоже время район богат и природными ресурсами. Здесь идет добыча ряда месторождений золота. Большие запасы песка, глины, известняка, песчано-гравийных смесей, строительного камня – сырья для производства строительного материала. Разведаны месторождения минерального сырья: медно-молибденовые, свинцово-цинковые, редкоземельные руды, никелевые. Поэтому в этом районе имеется ряд добывающих предприятий (рис. 1).

В ходе увеличения количества добывающих предприятий транспортная инфраструктура Тоджинского кожууна начала развиваться активными темпами. Так в 2019 году жители Тоджи получили подтверждение Голевской горнорудной компании о строительстве дороги Журавлево – Ак-Суг – Тоора-Хем и о планах проведения линий электропередач из Иркутской области [8]. В 2020 году началось строительство моста через Енисей. Сейчас, чтобы попасть в районный центр кожууна, используется паром, который работает круглосуточно. В настоящий момент идет активная разработка Ак-Сугского месторождения и запущен новый паром для грузового транспорта этого горнодобывающего предприятия, который в случае необходимости берет и транспорт местных жителей.

Тындинский район находится в северо-западной части Амурской области и граничит на западе с Забайкальским краем, на севере и северо-западе с Республикой Саха (Якутия), на востоке с Зейским, на юго-востоке с Магдагачинским и на юге со Сковородинским



Рис. 1. Тоджинский кожуун, Республика Тыва

районами (рис. 2). Площадь территории Тындинского района занимает 83,3 тыс. км², это второе место в области. Административным центром является г. Тында, расположенный в долинах рек Тында и Геткан на высоте более 500 метров над уровнем моря. Это самый молодой, самый высоко расположенный и самый северный город Амурской области. В начале поселение Тындинское возникло как рабочий поселок для обслуживания автотранспорта на Амуро-Якутской магистрали (участок Невер-Алдан) в 1928 году. Со временем поселок был преобразован в город Тында [11]. Население на 2020 год насчитывает 13013 человек, плотность населения 0,16 чел./км², по данным Росстата с 2002 г. наблюдается убыль населения на 22 %. В трех поселениях района (с. Усть-Нюкжа, с. Усть-Уркима, с. Первомайское) проживают малочисленные народы Севера – эвенки.

Тындинский район представляет собой горную территорию, где преобладают среднегорья и низкогорья. В результате морозного выветривания возникают нагромождения каменных осыпей – курумов. На более высоких участках горных склонов сохранились древнеледниковые формы рельефа – кары, цирки, корытообразные долины (троги), моренные скопления обломочного материала. В северной части района находится наиболее крупный горный хребет Становой, но на территорию района входят только южные склоны хребта, протянувшиеся от реки Олёкмы

на западе и до верховьев Учюра на востоке. В южной части района с запада на восток протянулась горная система хребтов Янкан-Тукурингра-Соктахан-Джагды. Это средневысотная горная цепь с абсолютными отметками до 1400–1600 м.

Город Тында расположен на обширном Гиллюйско-Нюкжинском плато. Климат резкоконтинентальный с чертами муссонного типа, суровой зимой, маломощным снежным покровом – все это способствует распространению на территории многолетней мерзлоты, заболачиванию, также угнетению почвенного покрова. Район расположен в зоне тайги, здесь преобладают лиственные леса, в нижнем ярусе произрастают багульник, брусника, голубика и некоторые виды сфагнов.

Территория богата природными ресурсами, имеются месторождения железа, титана, никеля, керамического сырья, полиметаллических руд, апатитов и др. Наиболее важным полезным ископаемым Тындинского района является золото с преобладанием рассыпных месторождений – «Березитовое», «Прииск Соловьёвский» и др. Также в районе большие запасы леса (рис. 2).

Результаты исследования. Автомобильная дорога Бояровка – Тоора-Хем относится к дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения, включает в себя участки автомобильной дороги с учетным номером 93Н-35 протяженностью 23 км и участки автозимника с учетным номером 93Н-34 общей протяженностью 147

км. По отчетам подрядчиков автомобильная дорога находится в удовлетворительном, проезжем состоянии². Строительство основной части грунтовой дороги в Тоджу, за исключением моста через реку Бий-Хем, на которой летом осуществляется паромная переправа, было завершено в 2009 г. Осуществлялось оно по соглашению между Республикой Тыва и Лунсин Лимитед (принадлежащей китайской горнодобывающей группе Zijin), с целью разработки Кызыл-Таштыгского месторождения полиметаллов (свинец, медь и цинк), расположенного перед паромной переправой. В 2015 г. на месторождении был открыт горно-обогатительный комбинат – крупнейший частный инвестиционный проект на территории Республики Тыва (16,8 млрд руб.)³.

В настоящий момент совершенствование дорожного полотна производится горнодобывающей компанией ООО «Лунсин». Местные жители в интервью отмечали разницу в транспортном сообщении: «До того как сделали дорогу, время в пути с Кызыла до Тоора-Хема составляло 10 или 12 часов, сейчас около 5 часов» (жен, 30 лет, Тоора-Хем). Голевская горнорудная компания в 2020 году приступила к освоению Ак-Сугского медно-порфирирового месторождения в Тоджинском районе. Взяла на себя обязательства по строительству ЛЭП 220 кВ и автомобильной дороги Туран = Ырбан⁴.

Для обеспечения авиационного сообщения Тоджинского района с Кызылом в районном центре находится посадочная площадка «Тоора-Хем» (Код аэродрома ИКАО UNYT). Площадка оснащена ветроуказателем и входными знаками, длина грунтовой полосы 2165 м, ширина 35 м. На посадочной полосе

работает диспетчер-информатор, обеспечивающий наземным обслуживанием воздушные суда. На базе аэродрома функционирует Тоджинское авиационное отделение ГАУ РТ «Авиалесоохрана», охрана лесов осуществляется на самолетах АН-2. Для населения действуют субсидируемые перелеты до Кызыла вертолетами МИ-8⁵.

В Тындинском районе золотодобыча является основой промышленности территории и по мере её расширения идет и развитие района. Через г. Тында проходит крупная железнодорожная транспортная артерия России Амуро-Якутская магистраль и федеральная автомобильная дорога А360 «Лена», и благодаря этому у населения имеется регулярное сообщение с Москвой, Благовещенском, Якутском, Хабаровском, Комсомольском-на-Амуре, Кисловодском, Анапой. С развитием железной дороги связан рост грузопотоков по всем направлениям, с реконструкцией федеральной автодороги «Лена» улучшение транспортной доступности территории района. По территории проходит трубопроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан» по транспортировке нефти. В перспективе стоит газификация Тындинского района, магистральная ветка которой протянется с территории Якутии вдоль АЯМа, что поможет снабдить жителей и предприятия района газом.

Полевые исследования, проведенные в с. Усть-Уркима, показали, что золотодобывающая компания АО «Прииск Соловьёвский» активно взаимодействует с администрацией поселения, поддерживает местные инициативы и принимает активное участие в решении различных вопросов (отсыпка дорог, предоставление тяжелой техники для привоза строительного сырья и т. д), также оказывает спонсорскую помощь в проведении различных мероприятий, таких как День оленевода и охотника, содействует выездам местных мастеров на выставки за пределы района и региона. Из объектов транспорта функционируют автомобильные дороги от

² Сведения о посадочных площадках на территории, подведомственной ВС МТУ Росавиации, по состоянию на 26.09.2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://favt.gov.ru/aviaciya-obshego-haznacheniya-posadochnie-ploshadki-aerodromy/> (10.10.2021).

³ Официальный портал Республики Тыва. [Электронный ресурс]. URL: <https://rtyva.ru/region/msu/777/> (10.10.2021).

⁴ РИА Новости. Китайская «Лунсин» запустила полиметаллический ГОК в Туве. 26.06.2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru> (30.03.18).

⁵ Тува: в отдаленный Тоджинский район проведут свет и дороги. [Электронный ресурс]. URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/219888458> (30.03.18).

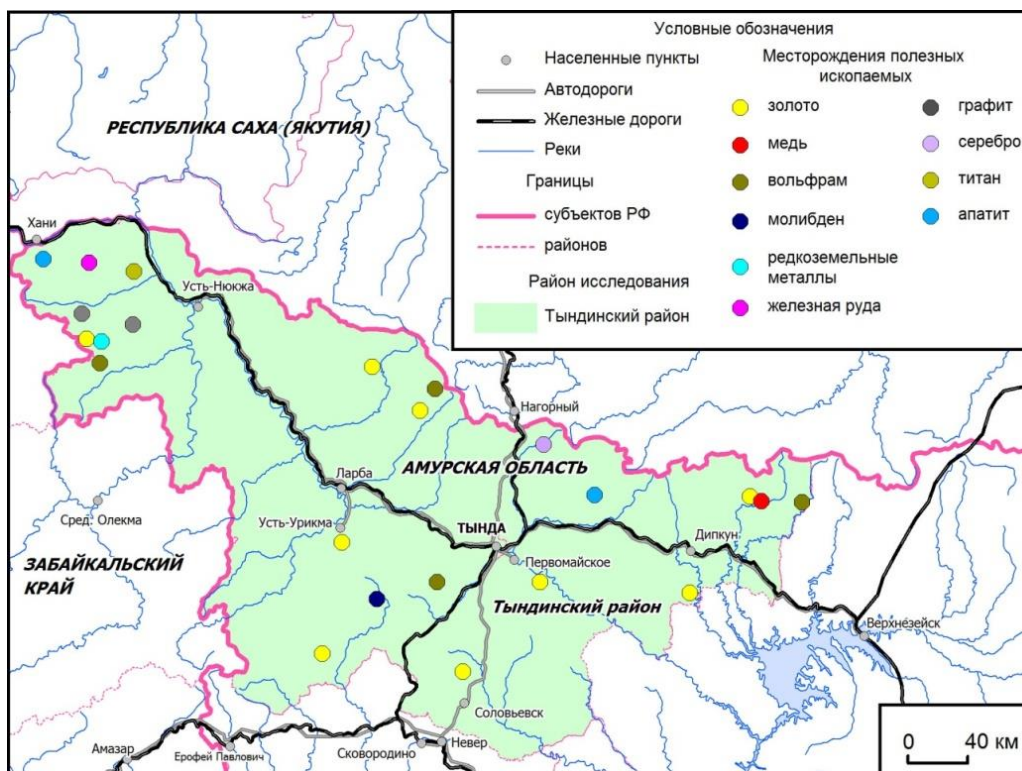


Рис. 2. Тындинский район, Амурская область

города Тынды до карьера Уркима АО «Прииск Соловьевский», до старательской артели ОАО «Дружба». В 15 км от села добывают рассыпное и рудное золото три золотодобывающих предприятия. Участок автодороги Ларба-Усть-Уркима содержит ООО Карьер-А.

В рассматриваемых районах горнодобывающие компании способствуют строительству и содержанию дорог. Так, например, представитель администрации в п. Тоора-Хем отметил: «Есть компания ООО «Лунсин». Активно участвует в социально-экономической жизни района, поддерживает различные проекты. Есть второй очень большой проект: освоение Аксуского месторождения. Сейчас идёт начальный этап строительства инфраструктуры, дорог, мостов, а также в ближайшие годы строительство линии электропередачи» (муж, 40 лет, Тоора-Хем).

Заключение

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры и ее содержание в исследуемых удаленных районах обеспечивается, в первую очередь, благодаря наличию функционирующих горнодобывающих предприятий, которые «компенсируют» (экономически оправдывают) высокие затраты на строительство и содержание дорог на удаленных территориях с низкой плотностью населения. Местные жители в интервью отмечают этот положительный эффект присутствия горнодобывающих компаний на территории и улучшения экономического положения удаленных поселений с развитием промышленности, но с другой стороны у многих респондентов есть сомнения относительно экологических последствий работы промышленных компаний, которые могут иметь накопительный эффект и проявятся только в будущем.

Список источников

1. Харви П. Топологическое качество инфраструктурных отношений: этнографический подход. Теория, культура и общество. 2012. № 29(4–5). С. 76–92.
2. Харви П. Нокс, Х. Чары инфраструктуры. Подвижности. 2012. № 7(4). С. 521–536.
3. Далакоглу Д. Дорога от капитализма к капитализму:

Инфраструктуры (пост)социализма в Албании. Подвижности. 2012. № 7(4). С. 571–586.

4. Куклина В.В. Транспортная (не)доступность: опыт и практика мобильности жителей населенных пунктов национальных республик Сибири. В сборнике научных трудов по результатам Всероссийского научно-

практического семинара: Республики на Востоке России: траектории экономического, демографического и территориального развития. Эд. ТАК КАК. Бреславский. Улан-Удэ. 2018. С. 222–237.

5. Аргунова-Лова Т. Дороги и бездорожье: вождение грузовиков в Сибири // Журнал этнологии и фольклористики. 2012. № 6(1). С. 71–88.

6. Куклина В. В. Осипова М. Е. Роль зимников в обеспечении транспортной доступности арктических и субарктических районов Республики Саха (Якутия) // Общество. Среда. Развитие. 2018. № 2. С. 107–112.

7. Ритвельд П. Нейкамп П. Транспорт и региональное развитие. (Серия исследовательских меморандумов; № 1992-50). Факультет экономики и делового администрирования, Свободный университет Амстердама. 1992. 22 с.

8. Пилясов А. Н.; Замятина Н. Ю. Гончаров Р. В. Без мобильности нет творчества: антропология транспор-

та Сибири и Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2019. № 15(4). С. 149–183.

9. Позаненко А. А. Пространственная изоляция и устойчивость местных сообществ: к развитию существующих подходов // Вестник Томского государственного университета: Философия. Социология. Политическая наука. 2017. № 40. С. 244–255.

10. Куклина М., Труфанов А., Баяскаланова Т., Уразова Н., Тихомиров А., Берестнева О., Марухина О., Видяев И., Фисоченко О., Лизин И., Берестнева Е., Хох Н. Сетевая платформа для туристического сектора: Трансформация и интерпретация многогранных данных. Устойчивое развитие. 2020. № 12. 6314. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/16/6314>. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12166314> (21.02.2022).

11. Тында: от оленьих троп до столицы БАМа // Новосибирск: Наука, 2003. С. 310.

Информация об авторах / Information about the Authors

Анна Петровна Итегелова,

аспирант,
Северо-Восточный федеральный университет
им. М. К. Аммосова,
677000, г. Якутск, ул. Белинского, 58,
Российская Федерация,
itegelova@mail.ru

Мария Владимировна Куклина,

доцент, кандидат экономических наук,
Иркутский национальный исследовательский
технический университет,
664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83,
Российская Федерация,
kuklina-kmv@yandex.ru

Антонина Николаевна Саввинова,

доцент, кандидат географических наук,
Северо-Восточный федеральный университет
им. М. К. Аммосова,
677000, г. Якутск, ул. Белинского, 58,
Российская Федерация,
sava_73@mail.ru

Виктор Николаевич Богданов,

старший научный сотрудник, кандидат
географических наук,
Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН,
664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1,
Российская Федерация,
victvss@gmail.com

Алла Семеновна Федорова,

доцент,
Северо-Восточный федеральный университет
им. М. К. Аммосова,
677000, г. Якутск, ул. Белинского, 58,
Российская Федерация,
fedas78@mail.ru

Anna P. Itegelova,

Postgraduate Student,
North-Eastern Federal University named
after M. K. Ammosov
58 Belinsky St., Yakutsk, 677000, the Republic
of Sakha (Yakutia), the Russian Federation,
itegelova@mail.ru

Maria V. Kuklina,

Cand. Sci. (Economics), Associate Professor,
Irkutsk National Research Technical University,
83 Lermontov St., Irkutsk, 664074,
Russian Federation,
kuklina-kmv@yandex.ru

Antonina N. Savvinova,

Cand. Sci. (Geography), Associate Professor,
North-Eastern Federal University named after
M. K. Ammosov,
58 Belinsky St., Yakutsk, 677000, the Republic
of Sakha (Yakutia), Russian Federation,
sava_73@mail.ru

Victor N. Bogdanov,

Senior Researcher, Cand. Sci. (Geography),
Institute of Geography named after V. B. Sochava
of SB RAS,
1 Ulaanbaatar St., Irkutsk, 6664033,
Russian Federation,
victvss@gmail.com

Alla S. Fedorova,

Associate Professor,
North-Eastern Federal University named
after M. K. Ammosov,
58 Belinsky St., Yakutsk, 677000, the Republic
of Sakha (Yakutia), Russian Federation,
fedas78@mail.ru

Виктория Викторовна Филиппова,
старший научный сотрудник, кандидат исторических наук,
Северо-Восточный федеральный университет
им. М. К. Аммосова,
677000, г. Якутск, ул. Белинского, 58,
Российская Федерация,
Институт гуманитарных исследований и проблем
малочисленных народов Севера СО РАН,
677027, г. Якутск, ул. Петровского, д. 1,
Республика Саха (Якутия), Российская Федерация,
filippovav@mail.ru

Роман Андреевич Мороз,
студент группы Инб-19-1,
Иркутский национальный исследовательский
технический университет,
664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83,
Российская Федерация,
Landmine2001@mail.ru

Victoria V. Filippova,
Senior Researcher, Cand. Sci. (History),
North-Eastern Federal University named
after M. K. Ammosov,
58 Belinsky St., Yakutsk, 677000, the Republic
of Sakha (Yakutia), Russian Federation,
Institute for Humanitarian Research and Problems
of Smaller Peoples of the North, SB RAS,
1 Petrovsky St., Yakutsk, 677027, the Republic
of Sakha (Yakutia), the Russian Federation,
filippovav@mail.ru

Roman A. Moroz,
Student,
Irkutsk National Research Technical University,
83 Lermontov St., Irkutsk, 664074,
Russian Federation,
Landmine2001@mail.ru