

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.9.12>

Сулейманов Александр Альбертович

АКАДЕМИЯ НАУК СССР И ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКИХ РАЙОНОВ ЯКУТИИ В 50-60-Е ГГ. XX ВЕКА

В статье впервые в историографии осуществлен анализ истории проведения сотрудниками Академии наук СССР исследований, которые были посвящены изучению широкого спектра вопросов, касающихся транспортно-логистического развития территории Якутии, расположенной севернее Северного полярного круга, в 1950-1960-е гг. В связи с этим на основе привлечения комплекса архивного материала, в том числе впервые вводимого в научный оборот, выявлены важнейшие изыскания, относящиеся к анализируемой проблематике, и рассмотрены основные положения, которые были выработаны их участниками.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2019/9/12.html

Источник

Манускрипт

Тамбов: Грамота, 2019. Том 12. Выпуск 9. С. 61-65. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2019/9/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

Список источников

1. Казарян П. Л. Якутия в системе политической ссылки России, 1826-1917 гг. Якутск: Сахаполиграфиздат, 1998. 496 с.
2. Национальный архив Республики Саха (Якутия). Ф. Р-1. Якутский областной комитет общественной безопасности (ЯКОБ) (1917-1918). Оп. 1.
3. Политические партии России: история и современность. М.: РОССПЭН, 2000. 630 с.
4. Политические партии России. Конец XIX – первая треть XX века: энциклопедия. М.: РОССПЭН, 1996. 872 с.
5. Радченко Н. Н. Проблемы государственного и регионального управления в программах политических организаций Якутии в период революции 1917 г. // Общество: философия, история, культура. 2018. № 8. С. 116-119.
6. Радченко Н. Н. Участие политических партий в управлении Якутской областью в период революций и гражданской войны // Якутский архив. 2010. № 3. С. 47-50.
7. Резолюции, принятые на 3-м Съезде П.С.Р., состоявшемся в Москве 25 мая – 4 июня 1917 г. М.: Земля и воля, 1917. 16 с.
8. Социал-демократ. 1917. 24 марта.
9. Социал-демократ. 1917. 27 июля.
10. Социал-демократ. 1917. 2 ноября.
11. Социалист. 1917. 9 апреля.
12. Социалист. 1917. 1 мая.
13. Социалист. 1917. 11 мая.
14. Тютюкин С. В. Меншевиизм: страницы истории. М.: РОССПЭН, 2002. 560 с.
15. Федоров В. И. Якутия в эпоху войн и революций (1900-1919): в 2-х кн. / Ин-т гуманитар. исслед. и проблем малочисл. народов Севера СО РАН. Новосибирск: Академ. изд-во «Гео», 2010. Кн. 2. Якутия в эпоху войн и революций (1917-1919) / отв. ред. А. И. Гоголев. 359 с.
16. Якутия. Хроника. Факты. События. 1632-1917 гг. / сост. А. А. Калашников. Якутск: Бичик, 2000. 480 с.

**ATTITUDE OF THE YAKUT SOCIAL DEMOCRATS AND SOCIALIST REVOLUTIONARIES
TOWARDS THE POLICY OF THE RUSSIAN PROVISIONAL GOVERNMENT**

Radchenko Natal'ya Nikolaevna, Ph. D. in History, Associate Professor
M.K. Ammosov North-Eastern Federal University, Yakutsk
radvolchen@mail.ru

The article considers the attitude of the Yakut Socialist Revolutionary Party Committee and the Yakut Russian Social Democratic Labour Party Committee towards the policy of the Russian Provisional Government in March – October 1917. The analysis of the party press and archival documents has allowed the author to trace the local socialists' perception of the Russian Provisional Government, changes in its structure, and crises in its activity. Regional peculiarities of the Yakut Socialists' attitude in the period of the February Revolution are identified. The paper concludes that the Yakut Committees of the Socialist Revolutionary Party and the Social Democratic Labour Party mostly supported the policy of the Russian Provisional Government.

Key words and phrases: 1917; February Revolution; Socialist Revolutionaries; Social Democrats; Bolsheviks; Mensheviks; Yakut region; Russian Provisional Government; Yakut Social Security Committee.

УДК 94:39(656:571.56)“195/196”

Дата поступления рукописи: 25.06.2019

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.9.12>

В статье впервые в историографии осуществлен анализ истории проведения сотрудниками Академии наук СССР исследований, которые были посвящены изучению широкого спектра вопросов, касающихся транспортно-логистического развития территории Якутии, расположенной севернее Северного полярного круга, в 1950-1960-е гг. В связи с этим на основе привлечения комплекса архивного материала, в том числе впервые вводимого в научный оборот, выявлены важнейшие изыскания, относящиеся к анализируемой проблематике, и рассмотрены основные положения, которые были выработаны их участниками.

Ключевые слова и фразы: Арктика; Якутия; Академия наук СССР; научные исследования; транспорт; логистика.

Сулейманов Александр Альбертович, к.и.н.

*Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера
Сибирского отделения Российской академии наук, г. Якутск*
alexas1306@gmail.com

**АКАДЕМИЯ НАУК СССР И ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКИХ РАЙОНОВ ЯКУТИИ
В 50-60-Е ГГ. XX ВЕКА**

13 арктических районов крупнейшего субъекта Российской Федерации – Республики Саха (Якутия) – занимают гигантскую площадь, превышающую 1600 тыс. км². В их недрах хранятся богатейшие месторождения алмазов, углеводородов, благородных и редкоземельных металлов. Издревле территория арктических районов Якутии была заселена представителями коренных малочисленных народов Севера, которые вели преимущественно

кочевой образ жизни, оптимально приспособленный к специфическим природно-географическим условиям региона. С приходом в XVII веке русских и миграцией якутского населения здесь стали появляться стационарные поселения, включая относимые по формальным административным признакам к городам. Однако вплоть до 30-х гг. XX века арктические районы Якутии оставались малоосвоенными, а их индустриальное развитие фактически находилось в зачаточном состоянии.

Ситуация стала меняться с началом сталинского бума в освоении Арктики, эхо которого дошло до наших дней, в том числе в эпитетах «папанинцы», «челюскинцы» и «седовцы». В 1930-е гг. в Якутии развернули свою работу структуры одной из сталинских суперорганизаций – Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) при СНК СССР. Однако это развитие тогда фактически было ограничено транспортными проектами, инициативы же по добыче полезных ископаемых в арктических районах Якутии реализовывались менее активно [4, с. 28-60].

Принципиально иная ситуация сложилась в 50-60-е гг. XX века, ставшие началом периода интенсивного индустриального освоения региона, который превратился в источник добычи полезных ископаемых союзного значения. При этом мощнейшим лимитирующим фактором, ограничивающим потенциал промышленного развития, являлись отдаленность арктических районов Якутии и крайняя неразвитость транспортной инфраструктуры. Неудивительно, что на решение этой проблемы были направлены значительные усилия, в том числе со стороны исследовательского сообщества, включая крупнейший интеллектуальный центр страны – Академию наук (АН) СССР.

Вместе с тем история деятельности ученых по изучению проблем транспортно-логистического развития арктических районов Якутии фактически остается белым пятном на историографической карте. Определенным исключением являются лишь исследования С. И. Бояковой [4; 5]. Однако изысканиями этого специалиста на настоящий момент не охвачен период 1950-1960-х гг. Кроме того, отдельные эпизоды из истории научного изучения транспортной системы Якутии представлены в обобщающих работах по истории академической деятельности в республике в XX в. [1; 7; 8]. В данной статье представлены результаты пионерных в историографии исследований, направленных на восполнение существующего пробела, создание целостной картины разработки в стенах Академии наук СССР вопросов транспортно-логистического развития Заплярной Якутии в заявленные хронологические рамки. Дополнительную **актуальность** рассматриваемой проблематике придает неоспоримый, как представляется, факт, что одним из необходимых элементов решения поставленных руководством страны задач по реиндустриализации Российской Арктики является глубокий анализ различных аспектов исторического опыта освоения северных пространств, включая, конечно же, мощнейший задел, который был создан в этом отношении в Советском Союзе.

Переходя, собственно, к анализу рассматриваемой проблематики, следует отметить, что вторая половина 1940-х – 1950-е гг. характеризовались серьезной активизацией и организационным укреплением деятельности Академии наук СССР в Якутии. В 1947 г. в республике была создана Якутская научно-исследовательская база АН СССР, реорганизованная два года спустя в Якутский филиал (ЯФ) АН СССР. В его рамках в том числе действовал специальный отдел экономики. 50-е гг. XX века были отмечены проведением крупнейших экспедиционных изысканий – Якутской комплексной экспедиции Совета по изучению производительных сил (ЯКЭ СОПС) АН СССР 1950-1955 гг. и третьей комплексной академической якутской экспедиции 1956-1958 гг.

Ряд исследований, проведенных в рамках ЯКЭ СОПС АН СССР, был посвящен вопросам развития арктических районов Якутии. В частности, в 1955 г. сотрудник ГУСМП Фельдман подготовил отчет о состоянии и перспективах развития снабжения Якутии по рекам и Северному морскому пути (СМП). В отчете были представлены сведения о грузообороте водного транспорта в республике в течение последних 15 лет, отмечены изменения в распределении грузов, произошедшие в связи с прокладкой железной дороги до станции Тайшет, что привело к снижению роли СМП, прослежена динамика морского завоза и вывоза грузов в населенные пункты бассейнов Яны, Индигирки и Колымы, а также определена структура перевозок по этим рекам. Автор отчета определил перспективные (на 1960 г.) потребности районов северо-востока Якутии в грузах товаров народного потребления, показатели перевозки строительных материалов (1960 г.), угля (1965 г.), леса (1960 и 1965 гг.), нефтепродуктов (1960 и 1965 гг.) и прочих грузов, в т.ч. по Лене, Яне, Колыме и Хатанге; произвел расчет себестоимости транспортировки. Кроме того, Фельдман представил сведения о количестве и видах транспортных средств, которые будут необходимо задействовать для перевозки грузов по Тиксинскому, Оленекскому, Янскому, Вилюйскому, Алданскому, Витимскому, Якутскому, Пеледуйскому, Верхне-Ленскому речным, а также морским путям. Одновременно исследователь подготовил прогноз и по пассажироперевозкам судами речного транспорта на 1960 и 1965 гг. [9, д. 2650, л. 1-50].

В 1957 г. закончил еще одну работу по проблеме транспортно-логистического развития арктических районов Якутии сотрудник сектора природных ресурсов и экономики Севера СОПС АН СССР Г. И. Граник. Научный отчет «Основные проблемы развития транспорта северо-востока Якутской АССР» базировался на привлечении широкого круга источников: материалов Госплана ЯАССР, Статуправления ЯАССР, Дальстроя, Главсевморпути и его проектных организаций, Янского горнопромышленного управления и Колымско-Индигирского речного пароходства Дальстроя, Якутского филиала АН СССР; научной литературы; полевых материалов автора, аккумулярованных за время его работы в ЯАССР и Главсевморпути (1936-1955 гг.), а также собранных им в период экспедиционных изысканий в Магаданской области и в северо-восточной Якутии в 1955-1956 гг.

В отчете были рассмотрены природные условия и природные ресурсы, перспективы развития промышленности и сельского хозяйства региона на 10-15-летний период и в этой связи определены запросы на развитие транспортной инфраструктуры. Проведен анализ существующей транспортной сети, работы всех видов транспорта для выявления внутренних резервов, установлены диспропорции между провозной способностью

транспорта и требованиями, предъявляемыми к нему со стороны экономики [10, д. 286, л. 22-227]. Г. И. Граник отметил оторванность северо-востока Якутии в транспортном отношении от промышленных центров страны. Здесь не было железнодорожного сообщения, и лишь Оймяконский район имел круглогодичную автодорожную связь (с Магаданом), в остальные же районы основные грузы поступали в течение короткого навигационного пути по трассе Севморпути и рекам [Там же, л. 112].

Важнейшее место в работе заняло определение проблем и перспектив развития транспортной системы. Так, ученый установил потенциальный грузооборот на период 15 лет (рост в 2,9 раза) и основные виды магистрального грузового транспорта, развитие которых, в первую очередь, требовалось для удовлетворения растущих потребностей. Для большинства северо-восточных районов таким видом являлся речной транспорт в бассейнах рек Яны, Индигирка и Колыма, для Оймяконского и южной части Верхоянского – автодорожный. В работе были достаточно подробно представлены необходимые направления модернизации транспортной инфраструктуры: речных судов, улучшения судоходных условий, реконструкции и строительства портов и пристаней, судоремонтных и отстойных баз, снижения себестоимости перевозок, перенаправления потоков грузов. Г. И. Граник произвел расчет необходимых для развития путей сообщения капитальных вложений (810 млн руб.), 78% из которых должны были быть направлены на нужды речного транспорта. Разработанные меры касались и развития автодорожного сообщения: строительства автодорог Куйга – Депутатский – Омчикандя; Хандыга – Эге-Хая; Хандыга – Кобюме – Маршалский с механизированными перевалочными базами, что позволило бы, по мнению ученого, ликвидировать транспортно-экономическую изолированность между Янским, Хандыгским и Верхне-Индигирским промышленными районами. Кроме того, были представлены необходимые меры для развития авиационного сообщения – реконструкция и строительство аэродромов для обеспечения оперативной связи районных и промышленных центров с Якутском. В итоге всех этих мероприятий, по расчету Г. И. Граника, должны были появиться четыре транспортных узла: Янский – на базе оловорудных предприятий, речного и автомобильного транспорта; Верхне-Индигирский – на базе золотодобывающих предприятий и автодорожного сообщения; Хандыгский – на базе угольной промышленности, добычи полиметаллов и транспортно-перевалочного узла в районе Хандыги; Верхнеколымский – на базе угольной промышленности и речного транспорта [Там же, л. 228-274].

Рассмотренный отчет стал основой монографии Г. И. Граника «Транспорт северо-востока Якутской АССР», вышедшей в свет в 1958 г. [6].

Вопросы развития транспорта были одним из направлений экономических исследований, организованных в рамках Северо-Восточной комплексной экспедиции (СВКЭ) ЯФ СО (в 1958 г. филиал вошел в состав созданного Сибирского отделения) АН СССР. В 1959 г. члены транспортного отряда экспедиции, сотрудники отдела экономики ЯФ СО АН СССР Б. В. Белинский и А. Я. Алексеев провели полевые исследования в районе Яны и Адычи. На основе собранного материала, а также изучения статистических данных и научной литературы в том же году был подготовлен отчет, в котором рассматривался транспортно-логистический потенциал Янского бассейна. В работе была представлена характеристика современного состояния хозяйства и внешних транспортных связей изучаемого региона, включая СМП и Ленский каботаж, осуществлен анализ гидрологических особенностей Яны и Адычи, их влияния на судоходные условия в различные периоды навигации, определены возможные меры по оптимизации судоходства [2, д. 1, л. 1-230].

Работу по сбору полевого материала участники транспортного отряда СВКЭ Б. В. Белинский, А. Я. Алексеев и И. Н. Штырев (отдел экономики ЯФ СО АН СССР) продолжили в 1960 и 1961 гг. в бассейнах Индигирки, Омлоя и Алдана. В 1962 г. исследователи подготовили итоговый отчет, в котором были рассмотрены природно-климатические условия северо-восточных районов Якутии в контексте их влияния на продолжительность эксплуатации водных путей, автомобильных зимников (дороги, эксплуатация которых возможна только при отрицательных температурах, т.к. они проложены по смерзшейся почве и льду водоемов) и воздушного транспорта, обобщены данные по объемам и себестоимости перевозок, выявлены факторы, влияющие на удорожание процесса транспортировки грузов. Основное внимание было уделено анализу развития основных речных магистралей – Яны и Индигирки. В частности, авторы отчета установили экономическую эффективность перевозок грузов на Индигирку из Тикси, определили влияние увеличения глубин Яны на себестоимость транспортировки. Кроме того, в отчете была представлена характеристика подъездных путей к основным промышленным узлам региона. Исследователи выявили наиболее оптимальные магистрали транспортных подходов (типы дорог, сочетание видов сообщения), позволяющих осуществлять индустриальное освоение в минимально возможные сроки при наименьших затратах. В частности, снабжение всего северо-востока Якутии сельскохозяйственной продукцией было рекомендовано осуществлять воздушным транспортом из Хандыги [Там же, д. 4, л. 1-214].

Изучение транспортно-логистических проблем развития арктических районов ЯАССР занимало важное место в исследованиях участников Якутской северной комплексной экспедиции, проводившейся в 1964-1965 гг. Ученые проанализировали данные по пассажиро-, почто- и грузообороту 10 крупнейших транспортных узлов северных районов Якутии и на их основе определили удельный вес того или иного вида транспорта (воздушный, водный, автомобильный) в перевозках, их себестоимость, объемы на одного жителя [Там же, л. 42-50]. Одновременно исследователи произвели расчет наиболее оптимальных по себестоимости маршрутов доставки грузов. Для Момского, Абыйского, Оленекского, Анабарского и Янского, например, это была комбинация железнодорожных перевозок до Осетрово, речных – до Якутска и воздушных – на самолетах типа АН-12 и в перспективе АН-22 до места назначения. Для перевозок массовых грузов (нефтепродукты, строительные материалы и др.) предлагалось сохранить действующие, в основном речные, схемы. При этом важнейшую роль должна была играть модернизация транспорта: широкое внедрение снегоходов, новых типов самолетов, вертолетов, дирижаблей и речных судов [Там же, л. 48-92].

В последующие годы исследования Б. В. Белинского по вопросам развития транспорта в арктических районах Якутии получили продолжение. Так, в 1964 г. он защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата географических наук по теме «Экономико-географические проблемы комплексного развития транспорта в Янском бассейне Якутской АССР» [Там же, д. 241]. Через два года исследователь подготовил научный отчет «К вопросу о завозе грузов на Индигирку и Колыму» [Там же, д. 263, л. 1-61] и развернутую аналитическую справку о состоянии авиаобслуживания населения районов, расположенных на Яне [Там же, д. 259, л. 1-28], а в 1970 г. завершил работу над рукописью, в которой получили развитие идеи о транспортно-логистических перспективах этого региона [Там же, д. 296, л. 1-56]. Еще несколько исследований Б. В. Белинский осуществил совместно с И. Н. Штыревым. Так, в 1968 г. для Госплана ЯАССР были разработаны предложения по развитию в северо-восточных районах республики автомобильного, воздушного и водного транспорта на 1971-1975 гг., а по заказу проектного института Цветметпроект – работа по Янскому горнопромышленному району. В 1969 г. исследователи подготовили промежуточный научный отчет о перспективах транспортного развития северо-востока СССР в целом [Там же, д. 291, л. 1-87].

Несмотря на различия в географии, большинство из содержащихся в них положений тесно переплелись между собой – вопросы развития транспорта в бассейнах Яны, Индигирки и Колымы имели много общих проблем.

Следует отметить, что проблемы развития транспорта на северо-востоке Якутии исследовались Б. В. Белинским комплексно. Например, в тесной увязке с природно-климатическими особенностями (температурный режим, режим ветров, атмосферные осадки, снежный покров, метели, снегозаносимость и др.) были проанализированы сезонные пути сообщения. В контексте определения перспективных направлений грузопотоков ученый рассмотрел современное состояние и потенциал промышленности и сельского хозяйства. Кроме того, в целях повышения экономической эффективности вложений он подробно остановился на освещении гидрологических особенностей крупнейших водных артерий региона [2, д. 241, л. 1-196, д. 263, л. 21-26, д. 296, л. 7-51; 3].

В ходе разработки указанной проблематики, источниковой основой которой послужили материалы, полученные Б. В. Белинским во время полевых работ 1956-1964 гг., документы местных организаций и научная литература, был представлен развернутый анализ существующих в развитии отдельных видов транспорта диспропорций, состояния путей сообщения, пассажиро- и грузоперевозок, структуры транспортных расходов. Кроме этого, ученый аккумулировал обширный объем данных по себестоимости доставки важнейших товаров в зависимости от времени года и выбора транспортного пути. Б. В. Белинский произвел и расчеты по экономической целесообразности строительства в северо-восточных районах Якутии круглогодичных автомобильных дорог, портов, эксплуатации автопоездов и даже внедрения дирижаблей нового типа. Однако в целом на момент исследований наиболее оправданным, по его данным, оставалось использование традиционных сезонных путей сообщения (водных, автозимников) и авиаперевозок [2, д. 241, л. 234-263, д. 296, л. 92-123].

Важнейшим компонентом работ Б. В. Белинского было определение оптимальных маршрутов организации снабжения населения и промышленных предприятий региона. Большинство из этих маршрутов предполагало как сочетание различных видов транспорта (железнодорожный – речной, речной – воздушный, речной – морской, речной – автомобильный и т.д.), так и транспортных артерий – Ленского каботажного, Большеверского и Магаданского направлений, Северного морского пути. При этом ученый установил, что, как правило, наиболее эффективный путь предполагал использование Ленского бассейна. Одновременно Б. В. Белинский разработал детальные комплексные схемы рациональных направлений транспортного освоения Северного Депутатского и Южного Янского промышленных узлов, которые включали, в частности, расчеты по размерам капитальных вложений и срокам окупаемости [Там же, д. 241, л. 268-279, д. 263, л. 27-29].

Исследования ученого содержали и рекомендации по осуществлению конкретных мероприятий для снижения издержек и улучшения транспортной доступности северо-восточных районов Якутии. На водном транспорте предлагались производство работ по углублению бара рек, устройство на ряде маршрутов глубоководного пути, ликвидация часто практиковавшихся односторонних перевозок и улучшение условий вывоза продукции местной промышленности. На воздушном – удлинение взлетно-посадочных полос на ряде важнейших аэродромов (Депутатский, Саккырыр и др.), повышение регулярности полетов. Развитие автомобильного транспорта предполагало, наряду с широким использованием автозимников (по меткому выражению автора, этого «щедрого дара суровой природы Якутии»), также и строительство дорог круглогодичного действия (например, от пристаней Кулар и Куйга). Автозимники же предлагалось обустроить гостиницами, автозаправочными станциями, теплыми стоянками и пунктами связи [Там же, д. 241, л. 240-280, д. 259, л. 13-14, д. 296, л. 93-94].

Таким образом, в 50-60-е гг. XX века проблемы транспортно-логистического развития арктических районов Якутии заняли важное место в исследованиях сотрудников Академии наук СССР. Повышенное внимание при этом было уделено северо-восточной части Якутии, где осуществлялись или планировались масштабные горнодобывающие проекты. Учеными в том числе были выработаны конкретные практические решения по оптимизации и повышению эффективности транспортных связей в регионе, их приближению к нуждам не только предприятий, но и местного населения. Степень учета этих решений на практике, очевидно, не всегда была оптимальной. Вместе с тем этот достаточно болезненный вопрос, который сложно рассматривать в отрыве от других аспектов взаимодействия в системе «наука – власть – бизнес», безусловно, заслуживает отдельного рассмотрения. Можно лишь с уверенностью утверждать, что наработки ученых в этот период стали одним из кирпичиков в фундамент, позволивший создать в Заполярье такие индустриальные гиганты, как Депутатский ГОК, а также во многом эталонные для советской эпохи поселки Черский и Тикси, ставшие центром притяжения населения из других регионов Советского Союза.

Список источников

1. **Академическая наука в Якутии (1949-2009 гг.)** / гл. ред. А. Ф. Сафронов; отв. ред. В. В. Шепелев. Новосибирск: Гео, 2009. 220 с.
2. **Архив Якутского научного центра Сибирского отделения РАН.** Ф. 1. Оп. 4.
3. **Белинский Б. В.** Природные условия и интенсификация работы речного и автомобильного транспорта в Якутской АССР // Интенсификация развития региональных транспортных систем Северо-Востока СССР: сб. науч. тр. / отв. ред. Е. Н. Язев. Якутск: Кн. изд-во, 1967. С. 31-54.
4. **Боякова С. И.** Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 – июнь 1941 г.). Новосибирск: Наука, 1995. 128 с.
5. **Боякова С. И.** Изыскания и выбор маршрута трассы Аляска – Сибирь: новые источники и подходы к изучению // Воздушная трасса Фэрбенкс – Якутск – Красноярск и ее роль в социально-экономическом развитии РС (Я): материалы научно-исторической конференции, посвященной 75-летию воздушной трассы Фэрбенкс – Якутск – Красноярск (Аляска – Сибирь) (г. Якутск, 2 ноября 2017 г.). Якутск: СМИК, 2018. С. 42-47.
6. **Граник Г. И.** Транспорт северо-востока Якутской АССР: современное состояние и проблемы развития. Якутск: Як. книж. изд-во, 1958. 103 с.
7. **Ермолаева Ю. Н.** Из истории трех якутских академических экспедиций // Вестник Северо-Восточного федерального университета. Серия «История. Политология. Право». 2016. № 1. С. 6-12.
8. **Куперштох Н. А.** Становление академической науки в Якутии и ее вклад в изучение производительных сил Северо-Востока России // Якутский архив. 2012. № 1. С. 9-18.
9. **Российский государственный архив экономики (РГАЭ).** Ф. 399. Оп. 2.
10. **РГАЭ.** Ф. 399. Оп. 3.

**THE USSR ACADEMY OF SCIENCES AND STUDIES ON THE PROBLEM
OF TRANSPORT AND LOGISTICS DEVELOPMENT OF ARCTIC REGIONS OF YAKUTIA IN THE 1950-1960S**

Suleimanov Aleksandr Al'bertovich, Ph. D. in History
*Institute for the Humanities Research and Indigenous Studies of the North
of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Yakutsk
alexas1306@gmail.com*

For the first time in historiography, the article considers the history of the studies conducted by the USSR Academy of Sciences in the 1950-1960s and dedicated to a wide range of issues regarding transport and logistics development of Yakutia territories located behind the northern polar circle. Using previously unknown archival materials, the author makes a survey of the most important studies on the problem and analyses the acquired scientific results.

Key words and phrases: The Arctic; Yakutia; The USSR Academy of Sciences; scientific studies; transport; logistics.

УДК 93/94

Дата поступления рукописи: 26.06.2019

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.9.13>

Статья посвящена изучению деятельности мусульманских организаций Астраханской области в новейший период – 2016-2018 гг. В Нижневолжском регионе проживает около 25% этнических мусульман. Важную роль в жизни местных мусульман играет Региональное духовное управление мусульман Астраханской области, объединяющее исламские религиозные общины. Среди основных направлений его деятельности для автора предметом специального рассмотрения стали следующие: организация и проведение главных мусульманских праздников, духовно-просветительская работа с детьми и молодежью, образовательная деятельность, спортивные мероприятия.

Ключевые слова и фразы: Астрахань; духовное управление; ислам; история; мусульмане; муфтият; радикализм.

Сызранов Андрей Вячеславович, к.и.н.

*Астраханский государственный архитектурно-строительный университет
a_sizranov@mail.ru*

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МУСУЛЬМАНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ
АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2016-2018 ГГ.**

Введение

Мусульманское сообщество¹ (араб. «умма») Астраханской области является одним из наиболее многочисленных и организованных среди других «мусульманских» регионов России. В нем проживает (по переписи 2010 г.) около 25% этнических мусульман. Исламские религиозные организации нижневолжского региона объединены в религиозные общины, районные мухтасибаты и региональный муфтият. Ислам является важнейшим

¹ Под «мусульманским сообществом» мы понимаем совокупность всех людей, идентифицирующих себя с исламом как религиозно-культурной традицией и проживающих в рамках единого культурно-исторического пространства. В «мусульманское сообщество» Нижней Волги включаются как практикующие (выполняющие предписания ислама), так и этнические мусульмане (по рождению) – представители тех народов, которые исторически связаны и ассоциируются с исламской традицией.