



УДК 9(С18)17

<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.55.38>

Ольско-Колымский тракт и его значение для развития региона: из путевого дневника 1894 г. охотского окружного исправника С. А. Херсонского

М. Д. Кушнарева*

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

Аннотация. Исследуются взгляды охотского окружного исправника С. А. Херсонского на процесс освоения Ольско-Колымского тракта в конце XIX в. Анализируется ранее не опубликованный эпистолярный источник – путевой дневник сибирского чиновника. Отмечено, что обустройство Ольско-Колымского тракта и введение его в хозяйственный оборот были необходимы для улучшения снабжения населения товарами первой необходимости, снижения их стоимости. Сделан вывод, что С. А. Херсонский внес значительный вклад в формирование торгово-транспортной инфраструктуры региона, взаимодействовал с представителями администрации и местными жителями.

Ключевые слова: Ольско-Колымский тракт, С. А. Херсонский, торгово-транспортная инфраструктура, Северо-Восточная Сибирь, Дальний Восток.

Для цитирования: Кушнарева М. Д. Ольско-Колымский тракт и его значение для развития региона: из путевого дневника 1894 г. охотского окружного исправника С. А. Херсонского // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2026. Т. 55. С. 38–46. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.55.38>

Original article

The Olsko-Kolyma Highway and Its Importance for the Development of the Region: from the Travel Diary 1894 of the Okhotsk District Police Chief S. A. Khersonsky

M. D. Kushnareva*

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

Abstract. The main objective of the publication is to study the views of the Okhotsk district police captain S.A. Khersonsky on the development of the Olsko-Kolyma tract in the late 19th century. The article contains an analysis of a previously unpublished epistolary source - a travel diary of a Siberian official. It is noted that the development of the Olsko-Kolyma tract and its introduction into economic circulation was necessary to improve the supply of essential goods to the population and reduce their cost. S. A. Khersonsky made a significant contribution to the formation of the region's trade and transport infrastructure, interacted with representatives of the administration and local residents.

Keywords: Olsko-Kolyma tract, S. A. Khersonsky, trade and transport infrastructure, North-Eastern Siberia, Far East.

For citation: Kushnareva M.D. The Olsko-Kolyma Highway and Its Importance for the Development of the Region: from the Travel Diary 1894 of the Okhotsk District Police Chief S. A. Khersonsky. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2026, vol. 55, pp. 38–46. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.55.38> (in Russian)

Транспортная инфраструктура играет важную роль в развитии Российского государства во все времена, обеспечивая экономическое взаимодействие между различными регионами страны и способствуя их интеграции в общенациональное пространство. Проблема инкорпорации отдаленных и труднодоступных территорий Северо-Восточной Сибири и Дальнего Востока в единые социально-экономические процессы государства является достаточно острой и обсуждаемой на различных уровнях в среде не только научной, но и широкой общественности. Исторически сложилось, что освоение северных и восточных земель часто сопровождалось созданием транспортных путей, соединявших отдаленные окраины Российской империи с административными центрами страны. Одним из таких значимых маршрутов являлся Ольско-Колымский путь – сухопутный тракт, который сыграл важную роль в укреплении российских позиций на Тихоокеанском побережье, содействовал развитию торговли и обеспечивал связь с отдаленными населенными пунктами Колымы и Чукотки. Несмотря на значительную историческую ценность данного сухопутного тракта, его изучение до сих пор остается недостаточно полным, особенно с точки зрения его влияния на социально-экономические процессы в регионе. Остаются неисследованными целый ряд вопросов его обустройства и освоения, в том числе чиновниками местной администрации, видным представителем которых в конце XIX – начале XX в. являлся С. А. Херсонский. В современных условиях этот исторический опыт приобретает особую значимость в контексте планов по модернизации транспортной инфраструктуры макрорегиона, улучшения связи арктических территорий с федеральными и региональными центрами Российской Федерации. Все вышеизложенное свидетельствует об актуальности и несомненной научной значимости изучения ключевой проблемы исследования, так как позволяет оценить потенциал исторического наследия для решения актуальных задач современности и формирует основу для разработки эффективных мер по укреплению связей между центральными и восточными регионами страны.

Проблема обустройства и значения сухопутных путей сообщения в общеимперских социально-экономических процессах ранее привлекала внимание российских исследователей. Так, в работах О. Н. Катионова было уделено внимание освоению и заселению Московского тракта, роли путей сообщения Западной Сибири в формировании картины хозяйственного развития региона [3–5]. Формирование представления мировых судей Якутии о транспортной инфраструктуре области затронул в своей работе П. О. Саввинов [7, с. 127]. Впервые сухопутные тракты Якутской области конца XIX – начала XX в. были исследованы П. Л. Казаряном. Определенное внимание автор уделил освоению Ольско-Колымского тракта силами сибирского купечества и местной администрации [2, с. 98–102]. Большинство вышеперечисленных трудов российских ученых базируется на изучении делопроизводственной и другой аналогичной документации и ограничивается масштабами Сибири.

Между тем анализ эпистолярного наследия сибирских чиновников, принимавших активное участие в обустройстве и исследовании новых коммуникаций Сибири и Дальнего Востока, способствует расширению уже существующих представлений о строительстве и обустройстве сухопутных путей сообщения на отдаленных территориях Сибири и Дальнего Востока конца XIX в. Настоящая публикация содержит цитаты из вводной части путевого дневника С. А. Херсонского, сохранившегося в фондах Государственного архива Иркутской области. Все вышесказанное определяет ключевую проблему статьи, которая заключается в исследовании взглядов С. А. Херсонского на процесс освоения и обустройства Ольско-Колымского тракта, а также на его роль в развитии региона периода модернизации экономики Российской империи.

Сергей Афанасьевич Херсонский в 1885–1889 гг. был петропавловским, в 90-х гг. XIX в. – охотским окружным исправником. Являлся членом Приамурского отдела Императорского Русского географического общества. Прекрасно ориентировался в вопросах местной жизни, проводил много времени в разъездах по краю и ратовал за обустройство дорог, мостов и других объектов инфраструктуры. Состоял в регулярной переписке с Приморским областным правлением и Приморским отделением ИРГО, куда направил свой дневник, написанный им во время поездки для исследования Ольско-Колымского пути с 26 февраля по 5 апреля 1894 г. Дневник включает в себя путевые заметки и рассуждения Херсонского относительно роли Ольско-Колымского тракта в развитии региона.

Территория Колымского округа в конце XIX в. составляла более чем 670 тыс. кв. верст и располагалась на северо-востоке Якутской области. Естественными границами округа на востоке и юге являлись водораздел р. Колымы с притоками и Становой хребет¹. Богатства Колымского округа были громадны, заключались главным образом в скоте, рыбе и пушном звере. По мнению С. А. Херсонского, «небольшой горстке колымчан должно было житья привольно. На самом же деле население это терпело нужду. Входя в состав обширной Якутской области, Колымский край находился в административной и экономической зависимости от Якутска, который снабжал его товарами – предметами первой необходимости: мукой, крупой, порохом, свинцом и солью. Обмен почтой происходил четыре раза в год. Передвижение грузов между Якутском и Среднеколымском на протяжении 2315 верст производилось вьюком на лошадях. В Якутске цены на товары были высокие, в Колымском крае они становились еще выше. С учетом транспортных затрат 1 пуд крупчатки в Среднеколымске в 1894 г. стоил 40 руб., 1 ф. стеариновых свечей 1,25–1,50 руб., 1 фунт сальных свечей – 1 руб., 1 фунт мыла – 1 руб., 1 фунт сахару – 1 руб., 1 кирпич чаю – 2,50–6 руб., 1 аршин плохого ситцу – 50 коп., 1 фаянсовая чайная чашка – 1,50 руб., 1 фунт ржаных сухарей – 50 коп.»².

¹ Памятная книжка Якутской области за 1877 г. Изд. Якутского статистического комитета / под ред. А. Попова. Якутск : Тип. Обл. правления, 1878. С. 201.

² Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 3.

Из года в год транспортные расходы росли. По данным В. М. Зензинова, в начале XX в. доставка 1 пуда груза от Якутска до Среднеколымска обходилась в 8 руб., до Нижнеколымска – 12 руб. [1, с. 28–29]. Якутская областная администрация искала пути к изменению схемы доставки грузов в Колымский край для удешевления товаров [2, с. 98]. Но существовавшее положение в округе требовало принятия решительных мер.

С. А. Херсонский описал общую картину снабжения Колымского округа товарами. Приведем небольшую цитату из его дневника: «Большинство купцов – уроженцы Якутской области, за пределы которой редко кто выезжал. Купец отпускал в долг товары – чай, табак и спирт. Последний – самый ходкий товар, хотя и запрещенный в торговле с инородцами. Отсутствие всякой предприимчивости – вот что поражало в здешнем купце. При новых нарождавшихся обстоятельствах он был не находчив или ломил напропалую, разоряя народ и в конце концов губил и свое дело. Купец непременно гнался за большим процентом: рубль на рубль и больше. Служащие администрации, служители церкви, миссионеры, казаки, мещане – все пускались в торговлю. Торговали чем только можно. Народ беднел, потребности же его росли. Каждый продавал последнюю кухлянку, зайчину, тащил единственную ровдугу³, чтобы взять у купца кирпич чаю или водку»⁴.

Продолжая свои рассуждения, С. А. Херсонский отметил, что, несмотря на высокие цены, товаров в Колымский округ завозилось в недостаточном количестве. Окружной исправник записал в своем дневнике: «На один Среднеколымск с его 500 жителей приходилось три кабака. Но хуже всего было то, что табак, чай и спирт привозились всегда в недостаточном количестве годового потребления. Иногда с половины года или к его концу все это заканчивалось или придерживалось разными спекулянтами. Цены значительно повышались, нередко в два-три раза»⁵. Факты, описанные С. А. Херсонским, подтверждаются записями в кассовой книге Н. Д. Эверстова. Так, 1 кирпич чаю в Среднеколымске обходился в 30 руб., 1 пуд табака – 600 руб.⁶

Для обеспечения нужд служащих Колымского округа казне приходилось комбинировать натуральный паек с денежным довольствием. Так, в 1891 г. было выслано из Якутска в Среднеколымск 1568 пудов муки и 234 пуда крупы. Доставка товаров обошлась казне в 18 707 руб., т. е. 10,90 руб. пуд муки и 11,42 руб. пуд крупы. Устранить дороговизну товаров и предметов первой необходимости в Колымском крае было возможно только путем доставки товаров новым трактом: из Владивостока на пароходах до Ольской бухты Охотского моря, откуда вьюком до р. Колымы и затем сплавом до Среднеколымска⁷.

³ Ровдуга – это замша из оленьей кожи. Используется народами Северной Евразии для изготовления нижней и летней одежды, санной полости, головных уборов, обуви, покрышек летнего жилища, спальных полов.

⁴ ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 1.

⁵ Там же.

⁶ Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС (Я)). Ф. 500. Оп. .1. Д. 36. Л. 1–14.

⁷ ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 1.

С 1886 г. силами Добровольного флота были организованы ежегодные морские рейсы по северным портам, таким как Петропавловск, Гижига, Охотск, Аян. Поэтому постепенно росла необходимость воспользоваться близостью портов Охотского побережья для снабжения товарами населения отдаленных районов Колымского края. В 1889 г. по поручению якутского губернатора К. Н. Светлицкого колымский окружной исправник В. Г. Карзин исследовал водный путь по Колыме до устья р. Буянды и установил судоходные качества Колымы до Ледовитого океана. Также им были установлены возможности продолжения пути от Колымы к Охотскому морю [2, с. 98].

В 1890-х гг. экспедиции по поиску подходящего пути от Колымы до Охотского побережья проводились средствами «Приамурского товарищества», а затем фирмы «М. А. Коковин и И. А. Басов». В 1892 г. доверенный фирмы В. И. Фефилов при содействии С. А. Херсонского исследовал Ольскую бухту [6, с. 78]. Этот факт отметил в своем дневнике С. А. Херсонский: «Долговременное посещение иностранными судами Ольской бухты и заход в нее в 1892 г. парохода “Приамурского товарищества” с выгрузкою там товаров для торговли с населением северо-восточной части Охотского округа дало повод утверждать, что бухта эта представляла собой все условия для устройства здесь приемной станции для грузов, предназначенных к отправке в Колымский край»⁸.

В 1893 г. была снаряжена первая экспедиция по исследованию Ольско-Колымского тракта доверенным фирмы М. А. Коковина и И. А. Басова – П. Н. Калинин. За 32 дня экспедиция прошла 1195 верст от Олы до Колымы и обустроила 11 станций⁹. На каждой станции были сооружены деревянные кресты с их названиями. Несколькими годами позднее колымским исправником Кириллиным были добыты сведения, что порогов р. Колымы на всем своем протяжении от устья р. Буянды вплоть до Ледовитого океана не имеет. Во второй половине мая Колыма освобождалась ото льда и покрывалась им вновь в начале октября. Фарватер реки имел значительную глубину, что позволяло организовать сплав на судах большой грузоподъемности¹⁰.

Все эти факты были хорошо известны С. А. Херсонскому и навели его на мысль о том, что «остается основательно исследовать волок между Ольской бухтой и рекой Колымой, который, как утверждали кочевавшие по нему тунгусы Охотского округа и показывала недавняя карта Главного штаба, не превышала 450 верст. Благодаря этому новый порядок снабжения Колымского края более дешевыми товарами и припасами можно было считать обеспеченным».¹¹

Далее С. А. Херсонский продолжил свои рассуждения относительно организации новой экспедиции по обустройству и исследованию Ольско-Колымского тракта. В его дневнике есть следующая запись: «Основываясь на вышеизложенных соображениях, я ходатайствовал перед Приморским

⁸ ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 1.

⁹ НАРС (Я). Ф. 414. Оп. 1. Д. 3. Л. 9.

¹⁰ ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 1.

¹¹ Там же.

областным начальством об ассигновании 1000 руб. на исследование волока между Ольской бухтой и р. Колымой, причем указал на то, что с открытием проектируемого Ольско-Колымского пути получатся такого рода результаты. Первое: жители с. Арманского, Ольского, Тайутского и Ямского и сгруппированные около с. Ольского оленные тунгусы в количества 2274 душ, то есть как раз половина населения Охотского округа, будут иметь прочный заработок от разгрузки пароходов, привозивших в Ольскую бухту казенные и частные грузы и от перевозки этого груза от с. Ольского до р. Колымы. Заработок за выгрузку 2 тыс. пудов казенного и 4 тыс. пудов частного груза по 5 коп. с пуда и по 2 руб. с пуда за доставку выражался в сумме 12,3 тыс. руб., то есть по 35 руб. на семью оседлого населения. Второе: появление в Ольской бухте коммерческих пароходов даст возможность населению приобретать товары по более умеренным ценам, чем покупались привозимые сухопутным из Охотска товары, стоимость которых включала от 3 до 6 руб. за пуд провозной платы. Третье: население Колымского округа, разместившееся в верховьях Колымы, могло заработать не менее 3 тыс. руб. Четвертое: покупая во Владивостоке муку не дороже 70 коп. за пуд и крупу 1,10 за пуд и плата за доставку до Ольской бухты 10 коп. с пуда, от Ольской бухты до Колымы 2–2,50 руб. с пуда плюс расходы на сплав до Среднеколымска по 50 коп. с пуда позволят казне при доставке ежегодно 1568 пудов муки и 234 пудов крупы сделать сбережения более 12 тыс. руб.»¹².

Все свои рассуждения С. А. Херсонский изложил и обосновал в ходатайстве, поданном им в Приморское областное правление с целью организации новой экспедиции по исследованию Ольско-Колымского тракта. Ответ на ходатайство пришел из администрации 31 декабря 1893 г. Проведение экспедиции было одобрено, однако вместо искомого 1000 руб. на ее нужды было выделено всего 500 руб. [2, с. 99]. Вскоре начались приготовления к выходу экспедиции из Олы на Колыму. Со всеми участниками похода С. А. Херсонский был хорошо знаком и приглашал лично. В состав экспедиции вошли переводчик с тунгусского языка из с. Тауйского Федор Попов, казак Николай Карюкин, 8 жителей с. Ола в качестве возниц, проводники-тунгусы Николай и Василий Шелудяковы, погонщики оленей и каюр Даниил Слепцов. На цели экспедиции было выделено 112 ездовых собак, 20 упряжных оленей и 5 верховых оленей, принадлежавших тунгусу Николаю Шелудякову. Из числа 8 жителей с. Ола двое должны были возвратиться, а 6 человек должны были доставить экспедицию до Буонды и там пробить до ее возврата с Колымы, затем возвратиться в Олу¹³. О приготовлении экспедиции к отправке на Колыму С. А. Херсонский сделал запись в дневнике: «Покончил таким образом с вопросом о формировании экспедиции. Заказал в Ольском дорожную провизию, 6 нарт, специально предназначенных для езды на оленях, и 12 оленьих алыков^{14,15}».

¹² ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 1.

¹³ Там же. Л. 1 об.

¹⁴ Алык – это деталь оленьей упряжки. Также применяется в значении лямки собачьей упряжки.

¹⁵ ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д. 161. Л. 1 об.

26 февраля 1894 г. экспедиция С. А. Херсонского вышла из Охотска, 20 марта прибыла на Колыму. В обратном направлении в Охотск прибыли 5 апреля. Общая протяженность пути составила 30 дней и всего 2376 верст.

Добытые во время похода данные относительно волока между Ольской бухтой и Колымой С. А. Херсонский подробно описал в своем дневнике. В качестве небольшого резюме можно привести следующую цитату: «Первое: путь по волоку между Ольской бухтой и Колымой не превышал 445 верст. Расстояние это со временем значительно сократится обустройством прямой дороги, а не вдоль речных изгибов. Второе: на указанном пути поселений нет, но бродячие тунгусы постоянно кочевали в окрестностях пути и в особенности по Буюнде. Третье: на пути находились только 3 незначительных перевала, совершенно удобных для передвижения тяжестей на грузовых нартах, запряженных оленями и собаками. Четвертое: на пути находился в изобилии строевой и дровяной лес, вода, рыбные угодья и олени кормовища. Пятое: путь разбит на 11 перегонов. От с. Ольского до ст. барона Корфа 25 верст, до станции Унтербергера 25 верст, до станции Павленко 25 верст, до станции Тумковского 30 верст, до станции Херсонской 45 верст, до станции Калинкиной 40 верст, до станции Необутовой 45 верст и до станции Фефиловой 45 верст. Далее до станции Осташкиной 35 верст, до станции Поповой 50 верст и до пристани Сергей-Михайловской 50 верст. Убедительным доказательством пригодности Ольско-Колымского пути для передвижения грузов могла служить отправка в зиму 1893 г. из Ольского на Колыму 1500 пудов товаров, принадлежавших “Приамурскому товариществу”. Товар отправлялся на нартах, запряженных оленями и отчасти собаками. Еще до приезда экспедиции часть товаров была доставлена на Колыму, часть была найдена экспедицией, сложенной на ст. Фефиловой (180 верст от Олы), и часть товаров была встречена экспедицией между Олой и станциями Унтербергера и барона Корфа. Путем исследования с одной стороны Колымы, а с другой стороны волока между этой рекой и Ольской бухтой было положено начало новому удобному сообщению Колымского края с морем. Также был открыт доступ в край дешевым предметам потребления и дана возможность сбросить тяжелое ярмо экономической зависимости от Якутска. Теперь остается только целесообразными мерами присвоить открытому Ольско-Колымскому пути надлежащее значение и дать толчок к развитию зарождавшегося на нем движения. Чтобы согласовать интересы, связанные с Ольско-Колымским путем, необходимо войти в соглашение с Обществом Добровольного флота о дополнении действующего ныне контракта о содержании сообщения между северными портами Приморской области. Необходимым условием контракта должен быть северный рейс в Ольскую бухту со сдачей казенных и частных грузов для северо-восточной части Охотского округа и приемкой частных грузов на Сахалин и Владивосток. Несомненно, доставка частного купеческого груза из Владивостока на пароходе Общества Добровольного флота повлияет на уменьшение торговых цен на товары, отпускаемых жителям, расположившимся в северо-восточной части Охотского округа на пространстве 1725 верст. Благодаря заходу казенного парохода в Ольскую бухту,

население сможет широко воспользоваться правом выписывания предметов первой необходимости непосредственно из Владивостока на ссуду из иногородческого капитала Приморской области. Припасы в Ольский магазин должны завозиться в таковом количестве: муки 2045 пудов, 184 пуда крупы, 275 пудов соли, 30 пудов пороху, 60 пудов свинцу. С учреждением в Оле самостоятельного казенного склада естественно уменьшится расход муки, крупы, соли, пороха и свинца по Охотскому складу, и поэтому завоз этих припасов в Охотск сократится на первое время не менее чем на четверть, а затем покажет норму ежегодного завоза»¹⁶.

В заключении следует отметить, что в ходе экспедиции С. А. Херсонский придерживался пути, проложенного его предшественником – П. Н. Калининным. В некоторых местах он обустроил более короткий путь и перенес станции в удобные места. Всего на тракте были учреждены 11 станций и пристань в устье р. Хиринникан на Колыме. В путевом дневнике Херсонского сохранилось подробное описание этого путешествия с указанием дат и расстояний до каждой станции, особенностей местного климата и природы, характера быта местных жителей. Публикация отрывков из путевого дневника охотского исправника перспективна в рамках дальнейшего исследования проблемы обустройства сухопутных путей сообщения Северо-Восточной Сибири и Дальнего Востока. Следует отметить, что Ольско-Колымский тракт уже в зиму 1893–1894 гг. начал функционировать для перевозки частных, а с 1896 г. и казенных грузов. Транспортировка товаров по тракту в условиях сурового климата имела определенные риски. Несмотря на это, до начала Русско-японской войны в 1905 г. тракт функционировал исправно, снабжая население отдаленных районов Якутии товарами первой необходимости. Доставка казенных грузов в Колымский округ Якутской области была прекращена в 1908 г., движение частных грузов продолжалось до 20-х гг. XX в. Действовавший тракт позволил многим местным жителям найти применение своим умениям и заработать средства для жизни. На Колыме строились из местной древесины большие паузки для транспортировки тяжело-весных грузов. На сухопутном участке пути местное население использовало собственных оленей и собак для перевозки грузов.

В настоящее время нужды населения отдаленных районов Северо-Восточной Сибири обеспечивает федеральная трасса «Колыма», протянувшаяся от Якутска до Магадана на 2032 км. Она является одной из ключевых дорог Дальневосточного федерального округа, соединяя центр Якутии с морскими портами Охотского моря.

Список литературы

1. *Зензинов В. М.* Очерки торговли на севере Якутской области. М. : Наука, 1916. 95 с.
2. *Казарян П. Л.* Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII в. – 1920 г.). Якутск : Изд-во СВФУ, 2012. 147 с.
3. *Катионов О. Н.* Население Московско-Сибирского тракта в XVIII–XIX вв. // Этнография Западной Сибири XVIII–XX вв. и современные этнокультурные процессы. Новосибирск : НГПУ, 2022. С. 11–24.

¹⁶ ГАИО. Ф. 25. Оп. 2. Д 161. Л. 1.

4. Катюонов О. Н. Пути сообщения Сибири до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали // Политранспортные системы. Новосибирск : СГУПС, 2020. С. 803–807.
5. Катюонов О. Н., Романенко Н. А. Пути сообщения Западной Сибири на картах XVIII-начала XX вв. // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2021. Т. 5. С. 47–52.
6. Кушнарева М. Д. Роль якутского купца 2-й гильдии В. И. Фефилова в хозяйственном освоении и развитии судоходства на северо-восточных рубежах Российской империи в конце XIX – начале XX в. // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2022. Т. 42. С. 77–85.
7. Саввинов П. О. Представления о транспортной инфраструктуре в коммуникативном пространстве мировых судей Якутии (конец XIX – начало XX века) // Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых ученых. Новосибирск : ФГБУН ИИ СО РАН, 2022. С. 125–134.

References

1. Zenzinov V.M. *Ocherki torgovli na severe Yakutskoy oblasti* [Essays on Trade in the North of the Yakut Region]. Moscow, Nauka Publ., 1916, 95 p. (in Russian)
2. Kazaryan P. L. *Sukhoputnyye soobshcheniya Severo-Vostochnoy Rossii (XVII v. – 1920 g.)*. [Overland Communications of North-Eastern Russia (17th Century – 1920)]. Yakutsk, SVFU Publ., 2012, 147 p. (in Russian)
3. Kationov O. N. *Naselenie Moskovsko-Sibirskogo trakta v XVIII–XIX vv.* [Population of the Moscow-Siberian tract in the 18th-19th centuries]. Ethnography of Western Siberia in the 18th–20th centuries and modern ethnocultural processes. Novosibirsk, NGPU Publ., 2022, pp. 11-24. (in Russian)
4. Kationov O.N. Puti soobshcheniya Sibiri do stroitelstva Transsibirskoi zheleznodorozhnoi magistrali [Paths of Siberian communities to build Trans-Siberian railways]. *Politransportnye sistemy*. Novosibirsk, SGUPS Publ., 2020, pp. 803-807. (in Russian)
5. Kationov O.N., Romanenko N.A. Puti soobshcheniya Zapadnoi Sibiri na kartakh XVIII – nachala XX vv. [Communication routes of Western Siberia on maps of the 17th – early 20th centuries]. *Interexpo Geo-Siberia*, 2021, vol. 5, pp. 47-52. (in Russian)
6. Kushnareva M.D. Rol yakutskogo kuptsa 2-i gildii V.I. Fefilova v khoziaistvennom osvoenii i razvitii sudokhodstva na severo-vostochnykh rubezhakh Rossiiskoi imperii v kontse XIX-nachale XX v. [The role of the Yakut merchant of the 2nd guild V.I. Fefilov in the economic development and development of shipping on the north-eastern borders of the Russian Empire in the late 19th – early 20th centuries]. *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya Istoriya* [The Bulletin of Irkutsk State University. Series History], 2022, vol. 42, pp. 77-85. (in Russian)
7. Savvinov P.O. Predstavleniya o transportnoi infrastrukture v kommunikativnom prostranstve mirovykh sudei Yakutii (konets XIX – nachalo XX veka) [Ideas about transport infrastructure in the communicative space of justices of the peace of Yakutia (late 19th – early 20th centuries)]. *Aktualnye problemy istoricheskikh issledovaniy: vzglyad molodykh uchyonykh* [Actual problems of historical research: the view of young scientists], Novosibirsk, FGBUN IHS SB RAS Publ., 2022, pp. 125-134. (in Russian)

Сведения об авторе

Кушнарева Маргарита Дмитриевна
 доктор исторических наук, доцент,
 профессор кафедры прикладной
 информатики и документоведения
 Иркутский государственный университет
 Российская Федерация, 664003, г. Иркутск,
 ул. К. Маркса, 1
 e-mail: rita270880@mail.ru

Information about the author

Kushnareva Margarita Dmitrievna
 Doctor of Sciences (History), Associate
 Professor, Professor of the Department of
 Applied Informatics and Documentation Science
 Irkutsk State University
 1, K. Marx st., Irkutsk, 664003, Russian
 Federation
 e-mail: rita270880@mail.ru

Статья поступила в редакцию **10.04.2025**; одобрена после рецензирования **15.06.2025**; принята к публикации **25.01.2026**
 The article was submitted **April, 10, 2025**; approved after reviewing **June, 15, 2025**; accepted for publication **January, 25, 2026**