

## РОЛЬ ЗИМНИКОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ АРКТИЧЕСКИХ И СУБАРКТИЧЕСКИХ РАЙОНОВ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)\*

*Целью исследования является изучить роль транспортного сообщения в удалённых сообществах. В частности, изучены значение автозимников в обеспечении транспортной доступности северных и арктических районов и 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. Поэтому перспективными выглядят дальнейшие исследования опыта других арктических стран по обеспечению транспортной доступностью удалённых территорий, стратегии и практики по перемещению людей и грузов, предпринимаемой представителями власти и бизнеса и отдельными индивидами.*

### **Ключевые слова:**

*автозимник, арктические районы, транспортная доступность, Республика Саха (Якутия), северные районы.*

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.

© Куклина Вера Владимировна – кандидат географических наук, старший научный сотрудник, Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск; e-mail: vvkuklina@gmail.com

© Осипова Мария Егоровна – аспирант, Северо-Восточный Федеральный университет им. М.К. Аммосова, Якутск; e-mail: marios1692@mail.ru

Транспортная доступность является одной из основных категорий в исследовании транспорта и планирования социально-экономического развития территорий. В первую очередь оценка транспортной доступности связана с развитием транспортной сети, в которой основная роль отводится автомобильным дорогам [3, с. 9]. Начиная с работ Н.Н. Баранского [1], дороги рассматриваются географами как каркас территории наряду с городами.

Однако определение дороги как элемента транспортной сети не так однозначно, как выглядит на первый взгляд. Например, изучая традиционные культуры, антрополог Тим Инголд проводит различие между транспортной сетью и «тканью странствий» [6, с. 151] как способом кочевой жизни, поддерживаемом тропами и дорогами. Также имеет значение, кто явля-

ется пользователем дорог: по наблюдениям Ю. Константинова, «когда путешествие по тундре рассматривается с точки зрения оленевода, проблемы отсутствия дорог не существует» [8, с. 39]. Для лучшего понимания разнообразия существующих транспортных путей Чарльз Д. Тромболд предложил термин «неформальные дороги» [11]. Однако разница между формальными и неформальными дорогами неочевидна: когда-то построенные официальные дороги могут быть заброшены и стать неформальными, в то время как официально незарегистрированные бывшие тропы могут эволюционировать в широко используемые маршруты. Для того, чтобы преодолеть дилемму разделения официальных и неофициальных дорог, Т. Аргунова-Лоу подчеркивает социальную значимость как их главную особенность [4].

\* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, проект «Инновационное развитие, территориальная организация и рост качества жизни населения в Сибирских и Арктических регионах России» № 16-02-00570-а. Также мы благодарим д.с.н. Ульяну Алексеевну Винокурову за помощь в сборе материалов и консультации по написанию статьи.

Особенно ярким примером, позволяющим определить социальную значимость транспортных путей как их основную функцию, являются *зимники* (*автозимники*), которые действуют и используются лишь в ограниченный период времени, имеют различное значение в зависимости от категорий и значимости и могут менять местоположение как из года в год, так и в течение одного сезона.

Современные изменения климата и интерес добывающих компаний к освоению северных и арктических территорий также делают актуальным функционирование зимников. В частности, в Канаде в провинции Альберта компания Шелл создала гибрид постоянных дорог и зимников при помощи древесно-волоконистого покрытия промёрзших грунтов [10]. Для дорожного полотна обычно используются отходы древесного производства [5]. Данное древесное волокно предотвращает таяние подстилающих грунтов и обеспечивает круглогодичное автомобильное сообщение на нескольких участках месторождений компании. Их стоимость в несколько раз превышает строительство зимников, но всё же дешевле постоянных дорог. Также в провинции Альберта тестируется использование новых синтетических полимерных материалов, таких как неолой [7]. Данная технология также основывается на применении доступных местных материалов, которые используются как наполнители для дорожного основания, на которое затем может устилаться асфальт или иное дорожное покрытие.

Для России, имеющей наибольшую площадь северных и арктических территорий, проблема транспортной доступности особенно актуальна. Наиболее отчётливо данная проблема вырисовывается в Республике Саха (Якутия), 40% территории которой находится за Северным полярным кругом. Здесь в зоне круглогодичного транспортного обслуживания находится всего 8,7% площади региона и проживает 16% населения республики, более 90% территории республики обеспечено только сезонной транспортной доступностью.

Анализ роли зимников в обеспечении транспортной доступности и социально-экономической жизни удалённых поселений позволяет поднять вопросы о том, какова роль транспортного сообщения в современном обществе. В статье рассматриваются вопросы: каково значение автозимников в обеспечении транспортной доступности северных и арктических районов? Каким образом автозимники участвуют во взаимодействии отдельных индивидов,

транспортных организаций, региональных и федеральных органов власти по обеспечению транспортного сообщения?

### Материалы и методы исследования

В качестве материалов для анализа послужили статистические данные, официальные данные Правительства Республики Саха (Якутия), интервью и анкетирование.

Среди статистических данных были использованы как общедоступные (с сайта Российского Комитета государственной статистики), так и материалы Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия), Государственного комитета по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия), Министерства сельского хозяйства и продовольственной политики Республики Саха (Якутия).

Среди официальных данных Правительства Республики Саха (Якутия) в первую очередь были использованы республиканские законы и постановления, в которых даны используемые понятия «автозимник», «труднодоступные и отдалённые местности», «северный завоз». Так, в соответствии с Законом Республики Саха (Якутия) от 04.10.2002 г. 47-З № 429-П «О перечне труднодоступных и отдалённых местностей в Республике Саха (Якутия)», критериями труднодоступных и отдалённых местностей в Республике Саха (Якутия) признаются отсутствие круглогодичного автотранспортного сообщения, водного сообщения, наличие естественных преград для передвижения любого вида наземного транспорта и отсутствие оборудованных посадочных площадок для авиационного транспорта, а также значительная отдалённость местности от улусного (районного) центра.

Интервью (всего 15 экспертных и глубинных интервью) были собраны В.В. Куклиной в городе Якутск в июне 2017 года. Отбор респондентов осуществлялся методом «снежного кома» среди жителей города Якутска, переехавших в город из арктических и северных улусов, и специалистов в области исследований проблем коренных малочисленных народов Севера, проживающих в арктических и северных улусах.

Анкетирование водителей-дальнобойщиков (всего 58 респондентов) было проведено специалистами Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) во время организованного ими совместно с Торгово-промышленной палатой республики и Союзом дальнобойщиков Якутии 5 мая 2017 года I Съезда дальнобойщиков Якутии.

Целью анкетирования было определение потребности водителей большегрузов в объектах дорожного сервиса на отдельных автомобильных дорогах. Результаты анкетирования прежде не были опубликованы и любезно предоставлены авторам статьи для дальнейшего анализа.

### **Автозимники в составе транспортной инфраструктуры Республики Саха (Якутия)**

Общая протяженность автодорог с твердым покрытием в Республике Саха (Якутия) составляет 11,7 тыс. км, грунтовых и автозимников<sup>1</sup> (региональных) – 25,2 тыс. км. Протяженность автозимников составляет 9,6 тыс. км, в том числе на территории 13 арктических и северных улусов<sup>2</sup> – 5,3 тыс. км, т.е. 58,3% их общей протяженности.

Сегодня на территории арктических и северных районов республики проживают более 68 тыс. человек. Обеспечение населенных пунктов этих районов товарами и услугами, необходимыми для жизнеобеспечения населения и бесперебойного функционирования организаций социальной сферы и жилищно-коммунального хозяйства, является одной из основных статей расходов республиканского бюджета.

Экстремальные природно-климатические условия, обширная территория, низкая транспортная обеспеченность, отсутствие круглогодичного сообщения отдельных населенных пунктов республики – все это обусловило необходимость организации «северного завоза».

Под «северным завозом» подразумевается комплекс государственных мероприятий по поставке в арктические и северные районы годового объема потребности населения и социальной сферы в нефтепродуктах и социально значимых продовольственных товарах. Транспортный завоз грузов регулируется рядом региональных законов и постановлений: Закон Республики Саха (Якутия) от 20 февраля 2004 года П9-З № 241-III «Об особом режиме завоза грузов в арктические и северные улусы Республики Саха (Якутия)», постановление Правительства Республики Саха (Якутия) от 27 декабря 2012 года № 604 «О мерах по совершенствованию системы обеспечения продовольственными товарами труднодоступных, отдаленных населенных пунктов Республики Саха (Якутия)». В последнем утверждены перечень социально значимых продовольственных товаров и перечень расширенного ассортимента социально значимых продовольственных товаров.

Основным транспортным путем сообщения арктических территорий Республики Саха (Якутия) являлся Северный морской путь на участках от устья реки Лена до устьев арктических рек Анабар, Оленек, Яна, Индигирка, Колыма. Однако с 1998 года завоз грузов в арктическую и северную части республики по Северному морскому пути был практически прекращен ввиду снижения объемов и изменения схемы централизованного завоза.

Большинство грузов в Республику Саха (Якутия) поступает по смешанному железнодорожно-водному маршруту «БАМ – порт «Осетрово» – река Лена». В порту «Осетрово» (г. Усть-Кут Иркутской области) переваливается 80% грузов, направляемых в республику. Между тем, доставка грузов водным транспортом остается ограниченной из-за короткого навигационного периода, количества и протяженности судоходных рек. Также имеет место ряд проблемных вопросов внутреннего водного транспорта Ленского бассейна: неудовлетворительное состояние руслостеснительных гидротехнических сооружений Верхней Лены, недостаточность оборотных средств, высокая капиталоемкость работ, устаревание флота.

Что касается авиатранспорта, обеспечение транспортной доступности ограничено высокими тарифами воздушных перевозок на местных авиалиниях, узостью рыночного сегмента, недостатком современных воздушных судов, дефицитом ресурсов для содержания и развития наземной аэропортовой инфраструктуры, сложными метеословиями.

В настоящее время в зимний период доставка жизнеобеспечивающих грузов в населенные пункты арктических и северных районов осуществляется по автозимникам. Автозимники относятся к сезонным автомобильным дорогам<sup>3</sup> и представляют собой дорожное полотно из промерзшего льда. Ежегодно, как правило, с декабря по апрель, по шести основным автозимникам «Яна», «Индигир», «Анабар», «Арктика», «Верхоянье», «Булун» в северные и арктические районы Якутии доставляют продукты питания, топливо, строительные материалы и другие жизнеобеспечивающие грузы.

По автозимникам перевозится сотни тысяч тонн жизнеобеспечивающих грузов в арктическую зону Республики Саха (Якутия). Так, в соответствии с распоряжением Правительства Республики Саха (Якутия) от 28 декабря 2016 года № 1656-р, объем грузов на перевозку автомобильным транспортом в зимний период 2016-2017 годов в

северные и арктические районы с учетом корректировок составлял 163,2 тыс. тонн, из них 89,5 тыс. тонн угля, 30,7 тыс. тонн нефтепродуктов, 0,3 тыс. тонн сельскохозяйственной продукции, 5,1 тыс. тонн социально значимых продовольственных товаров.

С развитием сети автозимников стало возможным осуществлять перевозки в отдаленные населенные пункты республики в зимнее время года с наименьшими затратами. Автозимники, обеспечивая условия для непрерывной транспортной связи и нормальной жизнедеятельности населения северных и северных улусов, являются неотъемлемой частью логистической цепи региона.

### **Автозимники в сети социальных отношений жителей арктических и северных районов**

По мнению интервьюируемых, одним из основных факторов, влияющих на миграцию жителей арктических и северных районов в центральную часть республики, служит ограниченный доступ к объектам социальной инфраструктуры, предприятиям сферы услуг и рынкам сбыта продукции традиционного хозяйства. Многие из перечисленных труднодоступных и транспортно отдаленных районов являются местами компактного проживания коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. По оценкам экспертов, ухудшение качества жизни на территориях их традиционного расселения повлекло за собой отток населения в улусные (районные) центры, меняя таким образом картину расселения и нагрузку на окружающую территорию.

*В: Вы переехали из Безевоки, потому что там было трудно?*

*О: Трудно было с продуктами питания, дорога, дети постоянно болели... Там очень тяжело жить (ж., 55 лет).*

Данное утверждение актуально не только для представителей коренных малочисленных народов, но и для остальных жителей арктических и северных районов.

Несмотря на снижение субсидий, предоставляемых республиканским бюджетом на перевозку социально значимых продовольственных товаров (на 24,2% в 2015–17 гг.), объем их завоза увеличился (на 32,4% в 2015–16 гг.), но остаётся недостаточным для сбалансированного питания. Так, обеспеченность населения картофелем и овощами составила 14,9 килограмма на одного человека, что составляет 6,5% от рекомендуемой рациональной

нормы потребления пищевых продуктов в Российской Федерации в 2016 году.

*О: Обычно перед Новым Годом первые грузы туда приходят и до середины апреля максимум, потому что ещё нужно до дома доехать, пока реки не открылись. Мы им отправляем продукты питания (макароны, одежду, сахар и тому подобное), платим за вес, но это намного экономичнее, чем если там в магазине покупать.*

*В: А вам оттуда что отправляют?*

*О: Мясо, масло, бруснику замороженную, рыбу. Наши это отправляют только для нас, а некоторые прямо ориентированы на продажу рыбы. Из-за проблем с доставкой цены астрономические, по-моему, до 50–60% стоимости – это транспортные расходы (м., 50 лет).*

В связи с дороговизной и редкостью все-сезонных дорог используются различные тактики и практики для увеличения срока их годности. Например, построенная ещё во время Янского исправительно-трудового лагеря (ЯнЛаг) дорога из Якутска в Верхоянск в более-менее хорошем состоянии, используется по возможности лишь легковым транспортом, который оказывает менее разрушающее воздействие на дорогу. В зимнее же время зимник прокладывают в другом месте, чтобы обеспечить проезд большегрузам.

Один из самых трудных по транспортной (автомобильной) доступности районов – Булунский район, где только районцентр Тикси является относительно крупным, а остальные сёла слишком маленькие для стабильного поддержания зимников:

*«У нас парень с Кюсюра учится. Село стоит на Лене, ему, чтобы поехать домой, потренировалось 1,5 месяца. Он с коммерсантами договорился, туда неделю ехал на Урале. Коммерсанты сами прокладывали себе зимник, видимо до Жиганска добивались по готовой дороге или Сангара, а дальше сами ехали. Содержать зимник, по которому только раз в месяц кто-то ездит, совсем невыгодно. Там человек 1300 проживает всего» (м., 50 лет).*

Большие расстояния и рассредоточенность населенных пунктов создают трудности для обеспечения завоза грузов в те местности, по которым автозимник не проходит. В соответствии с Законом Республики Саха (Якутия) от 18 февраля 2010 г. 802-З № 495-IV «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Саха (Якутия)» обязанность по надлежащему содержанию дорог местного значения лежит на органах местного самоуправления. Зачастую, однако, средства на устройство зимних дорог попрос-

ту отсутствуют, поэтому местные жители вынуждены самостоятельно прокладывать себе дорогу во время каждой поездки и организовывать транспортный выход в райцентры.

С изменениями климата и социально-экономического положения труднодоступных районов, с одной стороны, увеличивается время использования водного транспорта и растут перспективы использования Северного морского пути, с другой стороны, возникает проблема и потребность в продлении жизни зимников, в том числе в переведении их на круглогодичную основу. Как правило, они действуют в течение 4 месяцев: с середины декабря до середины апреля следующего года. Но известны случаи, когда резкое таяние зимника заставляло водителей уходить пешком, оставляя свои машины. Зимой 2016/17 годов аномально теплая погода на севере Якутии затруднила ситуацию с открытием автозимников в отдельных арктических и северных улусах. Например, толщина льда на реке Колыма, по которому прокладывалась основная часть автозимника в Нижнеколымском районе, составляла всего 29 см при требуемых 50 см. Особенно сложная ситуация сложилась в селе Андриюшкино, где толстый слой снега высотой 1,5–2 метра не давал промерзнуть льду, и техника не могла доставить топливо до населенных пунктов.

Помимо доставки продуктов в отдалённые поселения, изменение сроков действия зимников отражается на возможностях сбыта продукции из данных поселений:

*«Зимники раньше открывались в конце ноября – начале декабря, на новый год строганину, рыбу брали, в этом году зимники открылись только в феврале, а в некоторых улусах вообще в марте. Рыбаки, которые что-то заготовили, надеялись вывезти рыбу, они оказались в пролёте, потому что в марте цены на рыбу падают. До двухсот рублей, и главное – как вообще сбыть. Я не знаю – как этот сезон отразится на следующих» (м., 40 лет).*

Таким образом, изменение сроков действия зимников прямо и косвенно отражается на ограничении рынка сбыта традиционного для местных сообществ рыболовства, помимо иных последствий.

Сами же водители, принявшие участие в анкетировании, отметили низкий уровень развития транспортной инфраструктуры в арктических и северных районах республики. Результаты опроса показали, что придорожный сервис (автозаправочная станция) остро требуется в с. Тополиное Томпонского района (47,06%), с. Сасыр Момского района (13,73%), с. Андриюшкино

Нижнеколымского района (13,73%), с. Токума Верхоянского района (5,88%). Для улучшения транспортной инфраструктуры респонденты предлагали установить станции технического осмотра в пос. Батагай Верхоянского района (28,57%), пос. Усть-Нера Оймяконского района (14,28%), с. Теплый Ключ и у оз. Эманжа Томпонского района (10,71%). Организация пунктов питания требовалась, по мнению дальнобойщиков, в пос. Усть-Нера (14,29%), с. Сасыр (11,90%), пос. Зырянка Верхнеколымского района (9,52%). В ходе опроса выявлено, что главными приоритетами для респондентов являлись наличие у дороги автозаправочных станций (35,42%) и пунктов питания (29,17%); сравнительно ниже потребность в наличии придорожных гостиниц (9,72%) и площадок для отдыха (6,25%). Респонденты уделили особое внимание отсутствию объектов сервиса на автомобильных дорогах «Верхоянск», «Вилюй», «Арктика», а также дороге с. Тополиное – с. Токума.

На сегодняшний день насущными проблемами для водителей большегрузов являются внедрение тахографов (25,00%) и введение системы «Платон» (30,56%) – взимание платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими максимальную массу свыше 12 тонн. В связи с введением системы «Платон» плата за перевозку груза выросла почти в 1,5 раза, однако значительных улучшений в состоянии дорог не отмечено.

Поэтому обоснованными выглядят планы региональных представителей власти рассмотреть возможности частичного распространения действия системы «Платон» и введения моратория на его действие в северных и арктических районах региона.

## Выводы

Анализ официальных документов, интервью и результатов анкетирования позволил прийти к выводу о высокой социальной значимости зимников не только для транспортной доступности, но и связанной с ней системой жизнеобеспечения отдалённых арктических и северных улусов, мобильностью и жизненными возможностями местных жителей. До последнего времени данный факт не учитывался, поэтому все меры по планированию зимников в первую очередь были направлены на обеспечение «северного завоза». На примере исследований нами сообществ видно, что, несмотря на важное значение «северного завоза» в жизнеобеспечении

труднодоступных районов, другие аспекты транспортной доступности также немаловажны.

Ограниченная транспортная доступность является одним из важнейших факторов, «выталкивающих» жителей отдаленных поселений в районные и региональные центры. Однако особенностью территорий традиционного расселения коренных народов является сохранение тесных связей с родственниками, друзьями, традиционным природопользованием у тех, кто мигрировал в города. Поэтому в обеспечении транспортной связи с удаленными поселениями заинтересованы не только сами жители тех районов, но и их родственники и земляки, закрепившиеся в городах. Сама транспортная связь в таких районах является не просто результатом планирования и деятельности представителей власти и дорожных предприятий, как обычно предполагается исследователями транспорта и планировщиками. Развитие транспортной инфраструктуры является лишь одним из факторов наряду с активностью и профессионализмом водителей транспортных средств, меняющихся

природных условий, социальных и культурных потребностей местных жителей и их родственников и земляков в городах.

Учет 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. Водители, таким образом, сами служат связующим звеном между отдаленными сообществами и региональными центрами.

Поэтому перспективными выглядят дальнейшие исследования опыта местных жителей и перевозчиков по преодолению ограничений транспортной доступности, стратегии и практики по перемещению людей и грузов, предпринимаемые представителями власти, бизнеса и отдельными индивидами, а также опыта других арктических стран по обеспечению транспортной доступностью удаленных территорий.

### Список литературы:

- [1] Баранский Н.Н. Экономическая география. Экономическая картография. – М.: Географиз, 1956. – 366 с.
- [2] Википедия. – Интернет-ресурс. Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/зимник> (01.10.2017)
- [3] Тархов С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей. – Смоленск–М.: Универсум, 2005. – 382 с.
- [4] Argounova-Low T. Roads and Roadlessness: Driving trucks in Siberia // *Journal of Ethnology and Folkloristics*. – 2012, № 6 (1). – P. 71–88.
- [5] EcoRoads Welcomes Alberta Sustainable Resource Development Directive – Allowing Wood Fibre Use for Roads and Work Pads on Crown Land // Cision. – Интернет-ресурс. Режим доступа: <http://www.newswire.ca/news-releases/ecoroads-welcomes-alberta-sustainable-resource-development-directive---allowing-wood-fibre-use-for-roads-and-work-pads-on-crown-land-536682911.html> (15.08.2017)
- [6] Ingold T. *Being alive: essays on movement, knowledge and description*. – New York: Routledge, 2011.
- [7] Kenter P. Paving a new way for road base material // *Daily Commercial News*. – Интернет-ресурс. Режим доступа: <http://dailycommercialnews.com/en-US/Technology/News/2015/8/Paving-a-new-way-for-road-base-material-1009810W> (28.08.2015)
- [8] Konstantinov Y. Roadlessness and the Person: Mode of Travel in the Reindeer Herding Part of the Kola Peninsula // *Acta Borealia*. – 2009, № 26 (1). – P. 27–49.
- [9] Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. *The Geography of Transport Systems*. – London: Routledge, 2009.
- [10] Stephenson S. *Access to Arctic Urban Areas in Flux: Opportunities and Uncertainties in Transport and Development. Sustaining Russia's Arctic Cities: Resource Politics, Migration and Climate Change*. – New York: Berghahn Books, 2017. – P. 175–201.
- [11] Trombold C. An Introduction to the study of ancient New World road networks. In *Ancient Road Networks and Settlement Hierarchies in the New World*. – Cambridge–New York: Cambridge University Press, 1991. – P. 1–9.

<sup>1</sup> Зимник – автомобильная дорога, эксплуатация которой возможна только в зимних условиях, при минусовой температуре. Для устройства зимника снег уплотняют и разгребают грейдерами, на реках намораживают ледовые переправы [2].

<sup>2</sup> К перечню арктических и северных групп улусов отнесены 13 районов в разрезе районов Арктической зоны (Аллаиховский, Анабарский, Булунский, Нижнеколымский, Усть-Янский) и Северных районов (Абыйский, Верхнеколымский, Верхоянский, Жиганский, Момский, Оленекский, Среднеколымский, Эвено-Бытантайский).

<sup>3</sup> Сезонная автомобильная дорога – автомобильная дорога сезонного использования, включающая в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенное на них дорожное полотно из снега, льда и мерзлого грунта (Закон Республики Саха (Якутия) от 18 февраля 2010 г. 802-З № 495-IV «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Республике Саха (Якутия)»).