



УДК 316
DOI 10.52575/2712-746X-2026-51-2-328-337
EDN DEDZST

Отношение населения Республики Саха (Якутия) к строительству Ленского моста

Подойницына И.И., Филиппова Д.Н.

Институт гуманитарных исследований
и проблем малочисленных народов Севера СО РАН
Россия, 677000, г. Якутск, ул. Петровского, д. 1
daryaefimova91@yandex.ru

Аннотация. Важную роль при реализации крупных инфраструктурных проектов играет мнение населения о ходе строительства для уменьшения управленческих, экономических и экологических рисков, социальной напряженности. На современном этапе в отечественной науке практически отсутствуют социологические исследования реализации мегапроектов. Целью исследования было выявить факторы, определяющие отношение населения пяти поселений РС(Я) к строительству Ленского моста. В июле 2025 г. было опрошено 252 жителя населенных пунктов, находящихся в ареале строительства моста; опрос был дополнен 10 уточняющими интервью. В процессе исследования выявлены социально-демографические факторы, влияющие на поддержку: молодой возраст (до 35 лет), удовлетворенность жизнью в своем населенном пункте, уверенность в будущем, проживание в пгт Нижний Бестях.

Ключевые слова: Ленский мост, Республика Саха (Якутия), качество жизни, удовлетворенность жизнью, ожидания населения, общественное мнение, инфраструктурные проекты, транспортная инфраструктура, мегапроекты

Финансирование: исследование выполнено в рамках госзадания № 075-00619-26-00 на 2026 г., проект НИР № 124022500282-4.

Для цитирования: Подойницына И.И., Филиппова Д.Н. 2026. Отношение населения Республики Саха (Якутия) к строительству Ленского моста. *NOMOTNETIKA: Философия. Социология. Право*, 51(2): 328–337. DOI: 10.52575/2712-746X-2026-51-2-328-337 EDN: DEDZST

Attitudes of Residents of the Sakha Republic (Yakutia) Toward the Construction of the Lena Bridge

Irina I. Podoynitsyna, Darya N. Filippova

Institute of Humanitarian Research and Problems of the Indigenous Peoples of the North, Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences
1 Petrovsky St., Yakutsk 677000, Russian Federation
daryaefimova91@yandex.ru

Abstract. Public opinion plays an important role in the implementation of large-scale infrastructure projects, as does informing the public about the construction progress in order to reduce managerial, economic, and environmental risks, as well as social tension. At the present stage, there are virtually no sociological studies on the implementation of megaprojects in Russian academia. The aim of this study was to identify the factors determining the attitudes of five settlements in the Sakha Republic (Yakutia) toward the construction of the Lena Bridge. In July 2025, a survey was conducted among

252 respondents, all located in the area where this industrial giant is being built. The survey was supplemented by 10 follow-up interviews. Socio-demographic factors influencing support were identified: young age (under 35), satisfaction with life in their locality, confidence in the future, and residence in the urban-type settlement of Nizhny Bestyakh.

Keywords: the Lena Bridge, Republic of Sakha (Yakutia), quality of life, life satisfaction, public expectations, public opinion, infrastructure projects, transport infrastructure, megaprojects

Funding: The study was carried out within the framework of State Assignment No. 075-00619-26-00 for 2026, research project No. 124022500282-4.

For citation: Podoynitsyna I.I., Filippova D.N. 2026. Attitudes of Residents of the Sakha Republic (Yakutia) Toward the Construction of the Lena Bridge. *NOMOTHETIKA: Philosophy. Sociology. Law*, 51(2): 328–337 (in Russian). DOI: 10.52575/2712-746X-2026-51-2-328-337 EDN: DEDZST

Введение

Один из крупнейших инфраструктурных проектов Дальнего Востока после возведения Малого БАМа — строительство мостового перехода через Лену (Ленский мост) в Якутии. Мегапроект имеет стратегическое значение для региона и страны, его история насчитывает несколько десятилетий. В 1907 году губернатор Якутской области И.И. Крафт ставил вопрос о присоединении региона к Транссибу [Дамешек, Кушнарева, 2021, с.95]. Активное обсуждение моста у Якутска началось в начале 1980-х при утверждении Амуро-Якутской магистрали (план сдачи – 1995 год с совмещенным мостом¹). Из-за колоссальных затрат и сложных условий (вечная мерзлота, широкая река, ледовая нагрузка) проект откладывали в СССР и в 2000-е годы.

В 2019 году Президент РФ Владимир Путин утвердил строительство автодорожного моста². Срок завершения – 2028 год³. «Транспортно-инфраструктурный коридор» позволит увеличить грузоперевозки до 6 млн тонн в год, пассажиропоток – до 8 млн человек. Транспортная доступность вырастет в 4 раза, расходы на «северный завоз» снизятся на 4,1 млрд руб. ежегодно [Долинская, Мамедова, 2022, с. 49]. Мост соединит три федеральные и пять региональных автодорог, АЯМ, речной порт и аэропорт [Тотонова, 2020]. Сэкономленное время пассажиров за 2021–2044 гг. оценено в 75,8 млрд руб. [Гулидов и др., 2022, с. 25].

Проекты транспортной инфраструктуры играют ключевую роль в стимулировании экономического роста и повышении благосостояния общества, облегчая связь между людьми, товарами и услугами [Chan et al., 2023; Jiang et al., 2017; Gramlich, 1994]. Новая транспортная инфраструктура влияет не только на мобильность и опыт поездок, но и оказывает более глубокое социальное воздействие на чувство принадлежности к месту [Chan et al., 2024].

В экономической географии транспорта одна из аналитических проблем связана с оценкой характера и масштаба вклада транспортной инфраструктуры в экономику [Lakshmanan, Anderson, 2002].

Анализ современной научной литературы показывает, что исследование мегапроектов, включая транспортные и инфраструктурные, ведётся преимущественно в русле экономической эффективности, регионального развития и технологического воздействия, тогда как социологическая составляющая – отношение местного населения –

¹ Что известно о проекте строительства моста через Лену в районе Якутска // ТАСС.URL: <https://tass.ru/info/7756167>(дата обращения: 13.01.2026).

² По ленинским мостам// Коммерсант.URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4162858> (дата обращения: 13.01.2026).

³ В Якутии завершено строительство первой опоры Ленского моста // РБК. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/22/10/2025/68f850c49a79476105fdf5c0> (дата обращения: 13.01.2026).

остаётся недостаточно проработанной. Так, исследователи [Крутиков и др., 2023] рассматривают мегапроекты (в том числе китайские) как драйверы формирования новой глобальной проекции будущего, акцентируя внимание на макроэкономических и инновационных эффектах, но оставляя за скобками локальную социальную реакцию.

Другие авторы [Никитенко, 2023; Бардаль, 2021] анализируют инфраструктурные проекты как инструменты сглаживания субфедеральных диспропорций и решения национальных задач, особенно на Дальнем Востоке, однако их работы ориентированы на бюджетно-транспортную логику, а не на восприятие проектов населением. С. Ю. Агауров, Н. В. Зыкова [2023] выделяют ключевые факторы реализации крупных проектов через призму управленческих и организационных рисков, почти не затрагивая факторы социальной напряжённости или уровень поддержки со стороны населения. Н. А. Богданова [2019] подчёркивает значимость транспортной инфраструктуры для социально-экономического развития северных регионов России, что косвенно указывает на важность учёта мнения жителей, однако системных социологических исследований отношения населения к строительству конкретных мегапроектов (таких, как Ленский мост) в рассмотренных работах не представлено.

В целом можно констатировать, что чаще внимание ученых сосредотачивается на экономических, а не на социальных проблемах, связанных с возведением индустриальных гигантов. В частности, нет данных об отношении жителей конкретных населённых пунктов к строительству Ленского моста.

Целью исследования было выявить факторы, определяющие отношение пяти поселений РС(Я) к строительству Ленского моста. Рабочая гипотеза исследования: существует положительная корреляция между позитивным восприятием возведения моста и удовлетворенностью жизнью в своем населенном пункте и отрицательная корреляция между негативным отношением к мосту и возрастом.

Материалы и методы исследования

Проведен опрос населения пяти населенных пунктов Республики Саха (Якутия), которые находятся в непосредственной близости от возведения моста – пгт Нижний Бестях (4095 чел.), села Павловск (2115 чел.), Хаптагай (1031 чел.), Рассолода (442 чел.), Табага (2600 чел.). На первом этапе была высчитана целевая выборка (были выделены крупные населенные пункты – Нижний Бестях, Табага, Павловск и менее населенные – Хаптагай, Рассолода), на втором этапе применялась квотная выборка по возрастнополовым признакам внутри каждого из поселений.

В процессе обработки результатов исследования использовались описательные статистики, корреляционный анализ, применялись меры центральной тенденции, статистические критерии. В уточняющем интервью приняли участие 10 респондентов из 5 населенных пунктов, которые проживали в населенных пунктах региона более 20 лет. Интервью было свободным, неформализованным, обрабатывалось с помощью методики выделения «семантических ядер» [Ушакова и др., 2010].

Исследование было проведено в июле 2025 г., в нем приняли участие 252 человека. В пгт Нижний Бестях было опрошено 55 чел.; в населённых пунктах Старая Табага и Новая Табага – 28 и 85 чел.; в Павловске – 40 чел.; в Хаптагае – 21 чел., в Рассолоде – 23 чел. В анкетировании приняли участие 42% мужчин (106 чел.) и 58% женщин (146 чел.); 29% (73 чел.) – респонденты от 19 до 35 лет; 42% (106 чел.) – от 36 до 54 лет; 29 % (73 чел.) – от 55 до 69 и старше. Национальный состав: 59 % саха (148), 30% русских (76). 39,7 % отвечающих имеют высшее образование; 38,5 % – среднее специальное. 76,2% работают, 11% – пенсионеры. Были опрошены представители сферы образования (14,3%); государственного и муниципального управления (15,9%); торговли и общепита (8,3%); транспорта (6%).

Результаты исследования

При ответе на вопрос «Опишите ваше личное эмоционально-психологическое состояние» (порядковая шкала, 6 вариантов ответа: от агрессии до эмоционального подъема) большая часть респондентов (66,3%) по всем населенным пунктам подчеркнули, что чувствуют себя спокойно и уравновешенно; 9,5% заявляют об эмоциональном подъеме; 8% находятся в состоянии безразличия и подавленности, другие 8% признаются, что испытывают тревогу и страх. Основная характеристика текущего настроения – спокойствие, уравновешенность, данный «запас» позитивного настроения в обществе говорит в целом о социальном здоровье социума. Данные коррелируют с результатами исследования «Республика Саха (Якутия): большие вызовы», проведенного в 2020–2023 гг. [Маклашова и др., 2024].

Качество жизни в поселении предлагалось оценивать по нескольким позициям: развитие общественных пространств в населенных пунктах, здравоохранения, системы образования, занятости и трудоустройства населения. Представители пяти населенных пунктов проявили единодушие в ответах – от 58 до 65 % опрошенных подчеркнули, что вышеупомянутые сферы развиваются в целом неплохо, но есть определенные недостатки.

46,8% отвечающих оценили степень развития дорожной сети в своем населенном пункте как «низкую» (рис. 1). Большинство отвечающих оценивают развитие дорожной сети как низкое, но и доля тех, кто считает, что дороги у них в целом неплохие (средняя степень развития) тоже значительна.

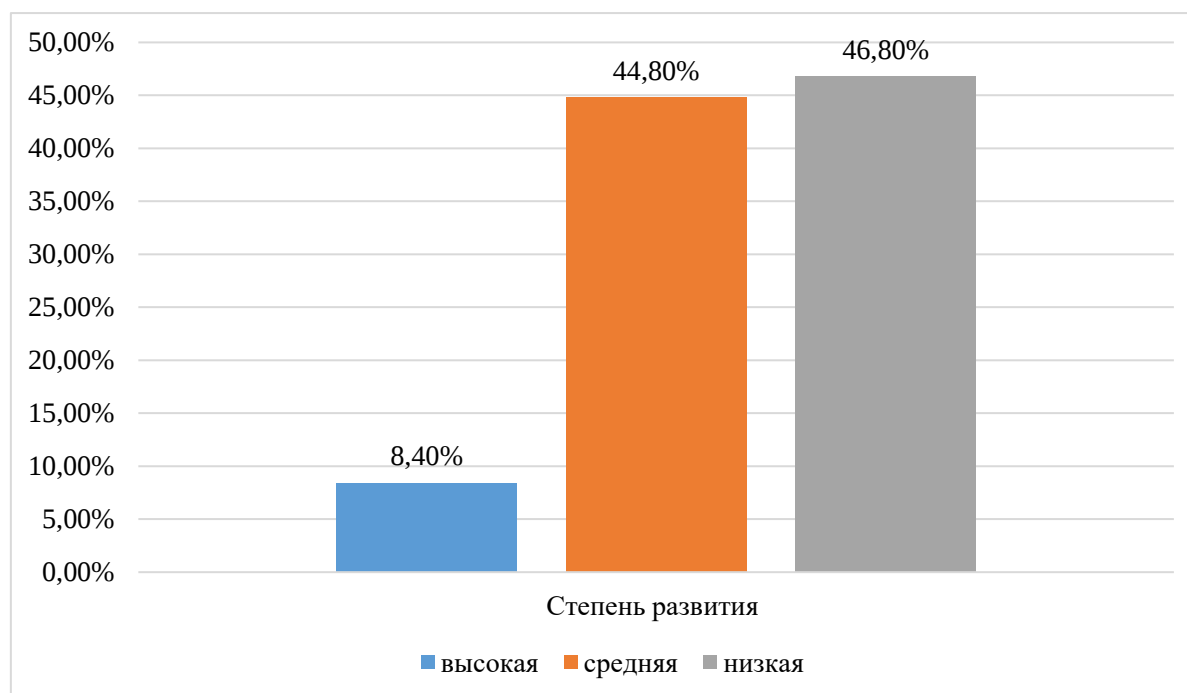


Рис. 1. Оценка жителями населенных пунктов Нижний Бестях, Павловск, Хаптагай, Рассолода, Табага (Старая и Новая) Республики Саха (Якутия) степени развития автомобильных дорог

Fig. 1. Assessment of the road infrastructure development level by residents of studied localities in the Republic of Sakha (Yakutia) – Nizhny Bestyakh, Pavlovsk, Kaptagay, Rassoloda, and Tabaga (Old and New)

На вопрос «Удовлетворены ли вы социально-экономическим положением вашего населенного пункта?» респонденты ответили так: «скорее удовлетворен» (36,5%) и «скорее не удовлетворен» (28,6%). В то же время, оценивая социально-экономическое

положение Российской Федерации в целом, примерно одна треть респондентов ставит оценку «полностью удовлетворен».

Выявлены такие оценки удовлетворенности жизнью в своем населенном пункте – 5 баллов (18,3%); 7 (17,9%); 8 баллов (15,1%). Респонденты ставят достаточно высокие оценки, жизнь в населенном пункте их вполне устраивает. На вопрос: «Что именно привлекает респондентов в местах их постоянного проживания?» респонденты отвечают: природа (лес, река, озеро и др.)» – 84, 9% выборов.

Один из главных вопросов анкеты – это вопрос о том, как, по мнению жителей, строительство Ленского моста может повлиять на жизнедеятельность села/поселка в будущем (рис. 2).

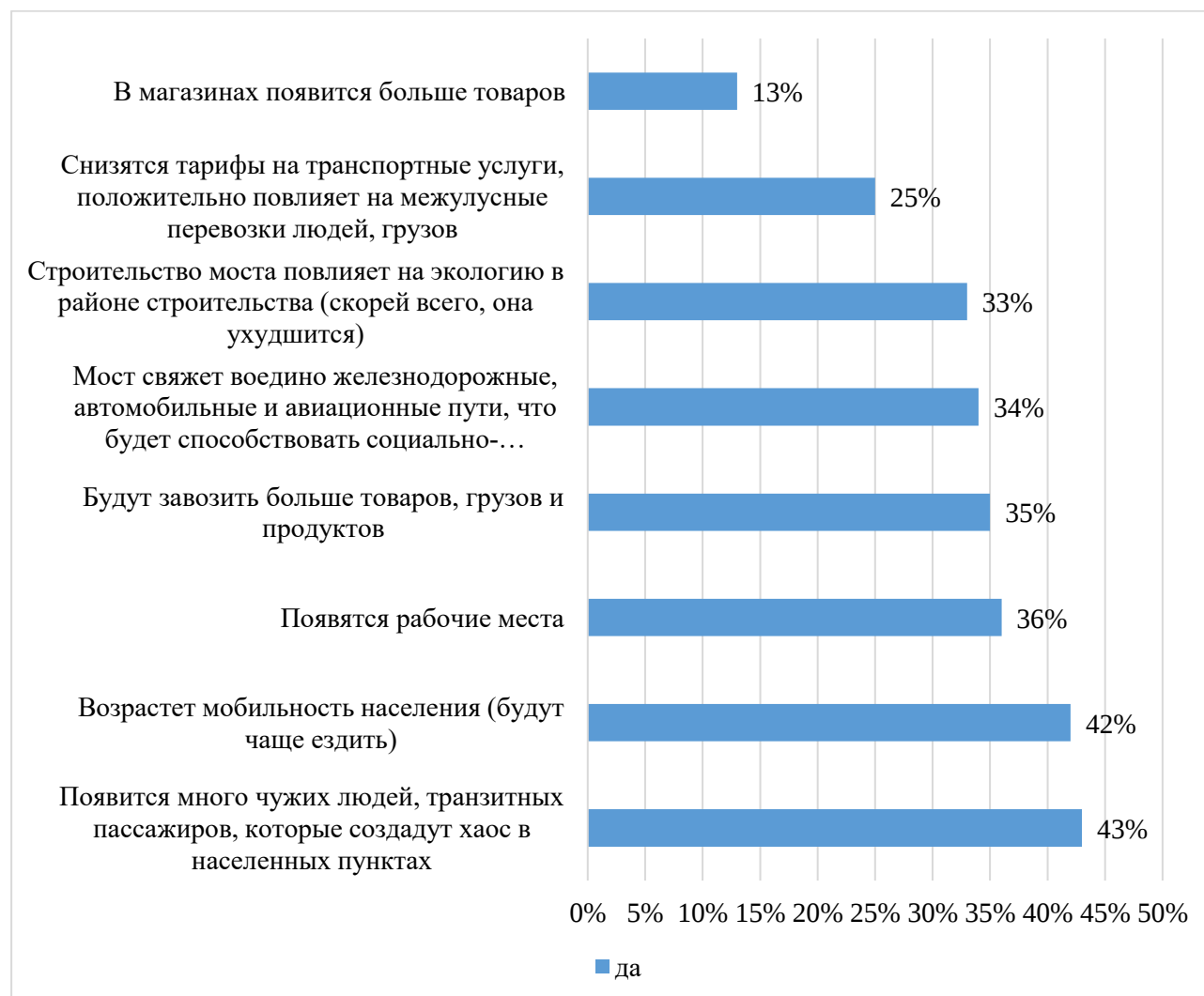


Рис. 2. Распределение ответов на вопрос «Как, по Вашему мнению, изменится жизнь жителей прибрежных сел после введения в эксплуатацию Ленского моста?»

Fig. 2. Distribution of answers to the question of how the lives of residents of coastal villages will change after the Lena Bridge is put into operation

Таким образом, мы видим, что возведение Ленского моста связывают в основном с повышением мобильности населения (42%), решением логистических транспортных проблем; люди ожидают, что будут завозить больше товаров (35%); появятся новые рабочие места (36%).

Полностью поддерживают строительство Ленского моста 39% отвечающих, если прибавить к этой цифре вариант ответа «скорее да, чем нет» (25,4%), получаем достаточно

внушительную цифру сторонников – почти две трети опрошенных. Каждый пятый относится к стройке века нейтрально. Тех, кто резко против стройки – единицы (3,6%).

Среди причин, по которым респонденты не поддерживают строительство Ленского моста, выбраны: 1) вынужденное переселение из мест постоянного проживания (18,7%); 2) экологические риски (13,9%); 3) увеличение потока трудовых мигрантов (11,5%); 4) высокая стоимость проекта (10%); 5) неочевидная польза для населения (9,1%); 6) сокращение сельхозугодий (7,9%).

Существует зависимость между возрастом респондента и отношением к Ленскому мосту, а также между местом проживания и отношением к строительству. Так, 87% жителей Нижнего Бестяха, принявших участие в опросе, поддерживают строительство Ленского моста. Вероятно, это связано с тем, что жители Нижнего Бестяха привыкли к изменениям инфраструктуры (строительство железной дороги, ввод движения торговых поездов, затем – пассажирских).

К Нижнему Бестяху по уровню поддержки приближается с. Павловск (77,5%); с. Рассолода (78%). Жители с. Хаптагай более сдержанны в ответах, они поддерживают строительство моста, но говорят безусловное «да» только 14%, остальные 66% с сомнением отвечают «скорее да, чем нет». Поддерживают развернувшуюся стройку 18,5% жителей Старой Табаги и 21% жителей Новой Табаги. Табагинцы не хотят, чтобы сносили их дома, освобождая место для расширения подъездных путей к мосту (это утверждение, основано на изучении обстановки в Старой и Новой Табаге, беседах с местными жителями, многочисленных протестных акциях табагинцев, выступлениях в средствах печати и др.). Сравним: против строительства моста выступают 27% жителей Новой Табаги, 33% представителей Старой Табаги и, всего лишь 1,8% жителей Нижнего Бестяха.

Выявлена зависимость между удовлетворенностью жизнью (в баллах) и уверенностью в завтрашнем дне (порядковая шкала по типу шкалы Лайкерта, пять позиций). 27 % респондентов, которые удовлетворены своей жизнью на 5 баллов, утверждают, что вполне уверены в своем будущем. Из удовлетворенных жизнью на 9–10 баллов вполне уверены в своем будущем 50–67% ответивших.

Для проверки гипотезы выясним, как влияет степень удовлетворенности жизнью на отношение к строительству моста: 20% из тех, кто удовлетворен жизнью на 5 баллов, уверены, что безусловно мост надо строить; 28% средне-удовлетворенных отвечает «скорее да, чем нет»; 22% против строительства моста. В целом мы видим, что люди, в большей степени удовлетворенные жизнью, более оптимистично воспринимают глобальную стройку. Так, 54% из тех респондентов, кто оценил уровень удовлетворенности жизнью на 9–10 баллов, высказались за строительство; 6% – против.

Уточняющие интервью, проведенные нами после опроса, позволили высветить некоторые нюансы отношения к развернувшемуся строительству.

Жен., 70 лет: «На пароме ожидание, особенно в выходные дни. А тут, если мост, с утра поехали, с города – за ягодами, на дачу, на уборку урожая и заготовки, зависит от погоды – на рыбалку. *Удобно, комфортно, сокращение времени. Таксисты будут зарабатывать больше.*»

Жен., 70 лет: «Информацию о строительстве читаю только в ватсап, никаких гарантий, что дорога будет бесплатной. *Если будет высокая цена за дорогу, цены возрастут на все.* Дороги, транспорт всех затрагивает. О ходе строительства... как освоили? Прозрачности информации нет, многих волнует. А тут у нас Заречье, Мегино-Кангаласский улус, федеральная дорога, железные дороги – через нас всё идет».

Жен., 53 года: «Большие грузовые машины много платят, поэтому цены высокие. *Переправа дорогая, из этого складываются цены.* Все равно из нашего кармана будет. Хорошо было бы, если бы мост в 2028 году (по плану) ввели, оптимистично будем ждать».

Жен., 70 лет: «Вся страна ждет мост, большие суммы, интересы государства, *тот же Северный морской путь – противостояние с Западом.*»

Жен., 66: *«Если земли затронут, будет ли компенсация? Если что-то построят на моих угодьях, я очень сомневаюсь, что выплатят что-то. Где дорога – там хорошая жизнь считается, а кто страдает – неизвестно».*

Муж., 72 года: *«Новые стройки всегда вызывают противодействие. В обществе сталкиваются три тенденции: за, против и все равно. На первом этапе стройки тех, кто «против», всегда больше. Или другой вариант: бывают все три тенденции одинаково сильны. Вот сейчас мы в экспедиции проехали много регионов России и часто слышали такие истории: бурно обсуждают строительство нового квартала, или новой дороги, или нового арт-объекта. Здесь, в Якутии еще спокойнее, чем в других местах».*

Жен., 65 лет: *«Между левым и правым берегами Лены – большая разница. Там, на правом берегу Лены – железная дорога, там все бурно развивается. Есть, правда, такие люди, которые боятся за свои угодья, но их вроде немного. А мы в Старой Табаге должны уйти со своих домов, с насиженных мест, переселиться в другие места. Многие оказались к этому психологически не готовы... Ну что поделаешь, придется».*

Жен., 67 лет: *«Поймите, мы не против моста, мы против измененного, нового варианта подъездных путей к мосту через наше село (Табага). В первоначальном варианте подъездные пути были спроектированы в обход села и не затрагивали наши дома. Мы за этот вариант. А сейчас все земли вокруг раскупили, куда мы переедем?»*

Анализ интервью показал, что доминирующим для респондентов оказался блок проблем, связанных со строительством моста. Жители отмечали: риск нарушения угодий, необходимость компенсаций за использование частной земли, противодействие стройке на начальном этапе, недостаток прозрачной информации, психологическую неготовность к переселению (нежелание покидать насиженные места), а также недовольство прокладкой подъездных путей через Старую Табагу. Ожидания населения оказались выражены слабее – всего 3 упоминания. Два из них позитивные: улучшение удобства и комфорта жизни, рост доходов у отдельных профессий, одно – негативное: ожидание общего роста цен. Перспективы жизни после открытия моста представлены единичным высказыванием о развитии Северного морского пути как факторе противостояния Западу. Таким образом, данные интервью согласуются с результатами массового опроса, фиксируя сходный спектр проблем и ожиданий. При этом качественный метод позволил углубить понимание социально-психологического состояния населения.

Заключение

Гипотеза подтверждена: люди, удовлетворенные жизнью, с оптимизмом смотрящие в будущее, поддерживают возведение моста в большей степени, нежели люди, недовольные жизнью. Люди молодые (до 35 лет) с большим энтузиазмом поддерживают строительство моста, нежели люди среднего возраста и пожилые. Исследование, проведенное в пгт Нижний Бестях, селах Павловск, Хаптагай, Рассолода, Старая и Новая Табага, находящихся в ареале строительства Ленского моста, показало, что две трети опрошенных выступают за строительство мостового перехода через реку Лену. Жители сел ожидают, что после ввода вантового моста в эксплуатацию возрастет мобильность населения, улучшится социально-экономическая ситуация как в их населенных пунктах, так и в Республике Саха (Якутия) в целом. Возведение моста поддерживают главным образом жители поселка Нижний Бестях, в котором уже активно работает железная дорога.

Впервые выявлены факторы, влияющие на отношение населения к мегапроекту, который осуществляется непосредственно на территории постоянного проживания респондента: социально-демографический (в частности, возраст респондента); когнитивный или степень удовлетворенности жизнью в данном населенном пункте; уверенности в будущем; географический (место проживания, история поселения); социально-психологический (психологическая неподготовленность к стройке, сомнения, неверие в успех и др.).

Благодарность: авторы выражают признательность участникам опроса, представителям администрации МР «Мегино-Кангаласский улус» РС (Я) и администраций наслегов Павловск, Рассолода, Хаптагай и Табага, коллегам из отдела этносоциологии ИГиПМНС СО РАН за содействие в организации исследования.

Acknowledgements: The authors express their gratitude to the survey participants, as well as to the representatives of the administration of the Megino-Kangalassky Municipal District of the Republic of Sakha (Yakutia) and the administrations of the Pavlovsk, Rassoloda, Khaptagai, and Tabaga rural settlements, as well as to colleagues from the Department of Ethnosociology at the IHRISN SB RAS for their assistance in organizing this study. The study was carried out within the framework of State Assignment No. 075-00619-26-00 for 2026, research project No. 124022500282-4.

Список литературы

- Агауров С. Ю., Зыкова Н. В. 2023. Особенности и ключевые факторы, оказывающие влияние на реализацию крупных проектов. *Экономика и управление*, 29(4): 407–413. DOI: [10.35854/1998-1627-2023-4-407-413](https://doi.org/10.35854/1998-1627-2023-4-407-413)
- Бардаль А.Б. 2021. Транспортный комплекс Дальнего Востока: национальные и локальные задачи. *Регионалистика*, 8(6): 53–67. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.53>
- Богданова Н.А. 2019. Развитие транспортной инфраструктуры как основа социально-экономического развития северных регионов России. *Economics*, 3(41): 63–66.
- Гулидов Р.В., Покрашенко П.А., Стрелов Н.Н. 2022. Предпроектная оценка эффекта экономии времени в пути для экономики региона в результате реализации крупного инвестиционного проекта в сфере транспорта. *Вестник ТГЭУ*, 4(104): 5–27. DOI: <https://dx.doi.org/10.24866/2311-2271/2022-4/5-27>
- Дамешек Л.М., Кушнарева М.Д. 2021. Якутский губернатор И.И. Крафт и его вклад в строительство Амуро-Якутской магистрали в начале XX в. *Вестник Томского государственного университета*, 466: 94–97. DOI [10.17223/15617793/466/11](https://doi.org/10.17223/15617793/466/11)
- Долинская И.М., Мамедова К.Н. 2022. Обоснование переноса мостового перехода через реку Лену в районе города Якутска из поселка Нижний Бестях в село Старая Табага. *Universum: технические науки: электрон. научн. журн.*, 8(101): 45–49. DOI [10.32743/UniTech.2022.101.8.14190](https://doi.org/10.32743/UniTech.2022.101.8.14190)
- Крутиков В.К., Косогорова Л.А., Якунина М.В., Шаров С.В., Якунина В.А. 2023. Воздействие инновационных мегапроектов Китая на формирование новой проекции будущего мира. *Креативная экономика*, 17(7): 2633–2648. DOI: [10.18334/ce.17.7.118364](https://doi.org/10.18334/ce.17.7.118364)
- Маклашова Е.Г., Васильева О.В., Томаска А.Г. 2024. Республика Саха (Якутия) и большие вызовы: социальное самочувствие, стратегии адаптации населения. Новосибирск. Новосибирское отделение издательства «Наука», 192 с.
- Никитенко А.О. 2023. Региональные инфраструктурные проекты как инструменты сглаживания субфедеральных диспропорций в национальной экономике. *KANT*, 4(49): 89–94. DOI: [10.24923/2222-243X.2023-49.17](https://doi.org/10.24923/2222-243X.2023-49.17)
- Тотонова Е.Е. 2020. Транспортная инфраструктура Республики Саха (Якутия) и особенности пространственного развития. *Московский экономический журнал*, 9: 571–578. DOI: [10.24411/2413-046X-2020-10659](https://doi.org/10.24411/2413-046X-2020-10659)
- Ушакова Т.Н., Белова С.С., Валуева Е.А. 2010. Лингвopsихологическое исследование вербальной семантики. *Психологический журнал*, 31(6): 64–78.
- Chan H.-Y., Xu Y., Chen A., Zhou J. 2023. Choice and equity: A critical analysis of multi-modal public transport services. *Transport Policy*, 140: 114–127. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.06.013>
- Chan H.-Y., Xu Y., Wang Z., Chen A. 2024. The deeper and wider social impacts of transportation infrastructure: From travel experience to sense of place and academic performance. *Transport Policy*, 158: 51–63. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.09.008>
- Gramlich E.M. 1994. Infrastructure Investment: A Review Essay. *Journal of Economic Literature*, 32(3): 1176–1196.
- Jiang X., He X., Zhang L., Qin H., Shao F. 2017. Multimodal transportation infrastructure investment and regional economic development: A structural equation modeling empirical analysis in China from 1986 to 2011. *Transport Policy*, 54: 43–52. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.11.004>



Lakshmanan T.R., Anderson W.P. 2002. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. A white paper prepared for the U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration. Boston, MA: Center for Transportation Studies, Boston University, 121 p.

References

- Agaurov S.Yu., Zykova N.V. 2023. Features and key factors affecting the implementation of major projects. *Economics and Management*, 29(4): 407–413. doi.org/10.35854/1998-1627-2023-4-407-413 (in Russian)
- Bardal A.B. 2021. Transport Complex of the Far East: National and Local Tasks. *Regionalistica*, 8(6): 53–67. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.53> (In Russian)
- Bogdanova N.A. 2019. Development of Transport Infrastructure as a Basis for Socio-Economic Development of the Northern Regions of Russia. *Economics*, 3(41): 63–66 (in Russian).
- Gulidov R.V., Pokrashenko P.A., Strelov N.N. 2022. Appraisal of the Value of the Travel Time-saving Effect for a Regional Economy as an Implication of a Large-scale Infrastructure Project in the Transport Sector. *Bulletin of the Tomsk State University of Economics*, 4: 5–27. <https://dx.doi.org/10.24866/2311-2271/2022-4/5-27> (in Russian)
- Dameshek L.M., Kushnareva M.D. 2021. Yakut Governor Ivan Kraft and His Contribution to the Construction of the Amur-Yakutsk Highway at the Beginning of the 20th Century. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Tomsk State University Journal*, 466: 94–97. DOI: [10.17223/15617793/466/11](https://doi.org/10.17223/15617793/466/11) (in Russian)
- Dolinskaya I.M., Mamedova K.N. 2022. The transfer of the Lena bridge crossing from the settlement of Nizhny Bestyakh to the village of gold Tabagha justification. Republic of Sakha (Yakutia). *Universum: Technical Sciences*, 8(101): 45–49. DOI [10.32743/UniTech.2022.101.8.14190](https://doi.org/10.32743/UniTech.2022.101.8.14190)
- Krutikov V.K., Kosogorova L.A., Yakunina M.V., Sharov S.V., Yakunina V.A. 2023. Vozdeystvie innovatsionnykh megaproektov Kitaya na formirovanie novoy proektsii buduschego mira [The impact of China's innovative megaprojects on shaping a new projection of the future world]. *Kreativnaya ekonomika [Creative economy]*, 17(7): 2633–2648. [doi: 10.18334/ce.17.7.118364](https://doi.org/10.18334/ce.17.7.118364)
- Maklashova E.G., Vasilyeva O.V., Tomaska A.G. 2024. Republic of Sakha (Yakutia) and Big Challenges: Social Well-Being, Population Adaptation Strategies. Novosibirsk. Novosibirsk Branch of the Nauka Publishing House, 192 p. (in Russian).
- Nikitenko A.O. Regional infrastructure projects as tools for smoothing sub-federal imbalances in the national Economy, *KANT*, 4(49): 89–94. DOI: [10.24923/2222-243X.2023-49.17](https://doi.org/10.24923/2222-243X.2023-49.17) (in Russian)
- Totonova E.E. 2020. Transport infrastructure of the Republic of Sakha (Yakutia) and features of spatial development. *Moscow Economic Journal*, 9: 571–578. DOI: [10.24411/2413-046X-2020-10659](https://doi.org/10.24411/2413-046X-2020-10659) (in Russian).
- Ushakova T.N., Belova S.S., Valueva E.A. 2010. Psycholinguistic Study of Verbal Semantics. *Psychological Journal*, 31 (6): 64–78 (in Russian).
- Chan H.-Y., Xu Y., Chen A., Zhou J. 2023. Choice and equity: A critical analysis of multi-modal public transport services. *Transport Policy*, 140: 114–127. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.06.013>
- Chan H.-Y., Xu Y., Wang Z., Chen A. 2024. The deeper and wider social impacts of transportation infrastructure: From travel experience to sense of place and academic performance. *Transport Policy*, 158: 51–63. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.09.008>
- Gramlich E.M. 1994. Infrastructure Investment: A Review Essay. *Journal of Economic Literature*, 32 (3): 1176–1196.
- Jiang X., He X., Zhang L., Qin H., Shao F. 2017. Multimodal transportation infrastructure investment and regional economic development: A structural equation modeling empirical analysis in China from 1986 to 2011. *Transport Policy*, 54: 43–52. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.11.004>
- Lakshmanan T.R., Anderson W.P. 2002. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. A white paper prepared for the U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration. Boston, MA: Center for Transportation Studies, Boston University, 121 p.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest has been reported.



Поступила в редакцію 27.02.2026
Поступила після рецензування 26.05.2026
Прийнята к публікації 26.05.2026

Received February 27, 2026
Revised May 26, 2026
Accepted May 26, 2026

ІНФОРМАЦІЯ ОБ АВТОРАХ

Подойницьна Ірина Івановна, доктор соціологічних наук, професор, головний науковий співробітник відділу етносоціології, Інститут гуманітарних досліджень і проблем малочисельних народів Севера СО РАН, г. Якутск, Росія.

Філіппова Дарія Ніколаєвна, молодший науковий співробітник відділу етносоціології, Інститут гуманітарних досліджень і проблем малочисельних народів Севера СО РАН, г. Якутск, Росія.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Irina I. Podoyntsina, Doctor of Sociology, Professor; Principal Researcher in the Department of Ethnosociology, Institute of Humanitarian Research and Problems of the Indigenous Peoples of the North, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Yakutsk, Russian Federation.

Daryia N. Filippova, Junior Researcher in the Department of Ethnosociology Institute of Humanitarian Research and Problems of the Indigenous Peoples of the North, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Yakutsk, Russia.