



Государственная комиссия
по вопросам развития Арктики

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

14/02/2020

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

14/02/2020

Оглавление

Биоресурсы

[Белые медведи худеют из-за таяния морского льда в Арктике](#)

[Подсчёт российских белых медведей начнут с Чукотки](#)

[Из-за тающих льдов в Белом море могут погибнуть тысячи детенышей тюленей](#)

Политика

[Комитет Госдумы утвердил график «правительственных часов» в весеннюю сессию](#)

[Жители Арктического округа могут подать заявления на включение в списки избирателей через портал госуслуг](#)

[Мишустин отдал Трутневу новое управление развития приоритетных территорий](#)

[Прямой дорогой к губернаторам. Минвостокразвития попросило за КРДВ и АНО АПИ](#)

Коренные малочисленные народы

[Чужие на своей земле Родовые общины создают себе проблемы из-за нелюбви к "бумажной" работе](#)

[Наследники енисейских самоедов. Фольклор, язык и обычаи энцев](#)

[Российские ученые исследовали мифы малочисленных народов Ямала и Югры](#)

Международные отношения

[Сенатор от Якутии выступил в Страсбурге](#)

[Николай Кудашев: Россию интересует сотрудничество с Индией в Арктике](#)

[Россия и Индия будут вместе строить АЭС – индийский эксперт](#)

[В Киркенесе обсудили сотрудничество Норвегии с Севером России](#)

[Арктика: США выбрали площадку, где сойдутся с Россией в Третей мировой](#)

[В Пентагоне обеспокоены деятельностью России и Китая в Арктике](#)

Наука, культура и образование

[Гостями Норильска станут цветы и платье Крайнего Севера](#)

[В НАО открылось региональное отделение Российского военно-исторического общества](#)

[В САФУ продолжают исследовать Арктику и начнут готовить сапёров](#)

[Легендарное спасение "челюскинцев": от гибели парохода до встречи во Владивостоке](#)

Оборона и безопасность

[Большой противолодочный корабль "Вице-адмирал Кулаков" вернулся в Североморск](#)

Судостроение

[Обновление атомного ледокольного флота России превратилось в проблему](#)

Северный морской путь

[Итоги поездки В. Лимаренко в г. Москва: Сахалин готовится стать точкой разворота на Северном морском пути](#)

Социально-экономическое развитие

[Арктические районы будут участвовать в конкурсах программы поддержки местных инициатив](#)

[Совет при президенте одобрил проект о господдержке предпринимательства в Российской Арктике](#)

[Стратегия России в Арктике](#)

[Освоение Арктики требует собственных технологий](#)

[Ветер северный: как крупнейший проект «Роснефти» повлияет на страну](#)

Транспортные системы

[Что известно о проекте строительства моста через Лену в районе Якутска](#)

["Группа ВИС" и Якутия подписали договор о стройке моста через Лену](#)

[«Якутяне ждут «дорогу жизни»: мнение о строительстве Ленского моста](#)

[Открыт участок зимника в Абыйском районе](#)

[Топ-5 самых спорных транспортных проектов в Арктике](#)

Экология

[Экологическая компания предложила снизить скорость освоения Арктики](#)

[Изменение климата привело к сокращению популяции полярных животных](#)

[Ученые рассказали, как изменение климата отразится на российском земледелии](#)

[Ученые: сегодняшние климатические аномалии не связаны с таянием Арктики](#)

Энергетика

[Якутский газоперерабатывающий завод планирует вдвое увеличить производство СУГ в 2021 году](#)

[Региональное представительство на Конференции Арктика-2020](#)

Биоресурсы

Белые медведи худеют из-за таяния морского льда в Арктике

Хайтек, 13/02/2020

Миграция белых медведей обычно тесно связана с появлением и отступлением морского льда. Ранней осенью, когда ледяной покров минимален, млекопитающие перемещаются на остров Баффина и остаются на суше до наступления зимы, которая вновь позволяет им выйти на морской лед в поисках пищи.

Когда залив Баффина покрыт льдом, медведи используют твердую поверхность в качестве платформы для охоты на тюленей, для путешествий и даже для создания берлог из снега для своих детенышей.

Исследователи собрали данные со спутниковых меток с 1990 по 2019 годы и пришли к выводу, что белые медведи проводили на суше в среднем на 30 дней

больше по сравнению с 1990-ми годами. Среднее значение в 1990-х годах составляло 60 дней, которые приходятся на период между концом августа и серединой октября, по сравнению с 90 днями, проведенными на суше в 2000-х годах.

Эти изменения связаны с тем, что из-за глобальных изменений климата морской лед в заливе Баффина тает раньше и образовывается позже.

Первоисточник: <https://hightech.fm/2020/02/13/bear-ice>

Подсчёт российских белых медведей начнут с Чукотки

Prochukotku.ru, 13/02/2020

Впервые в истории страны учёные проведут полный учёт численности белого медведя на территории РФ. Работы начнутся в следующем году в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, при этом методику исследований разработают на основе прежних подобных исследований на территории округа, сообщает ИА "Чукотка".

...

«Есть апробированная методика, по которой Всемирный фонд дикой природы считал медведей в Чукотском море несколько лет назад. Тогда учёт проводился совместными усилиями Совета по морским млекопитающим, Института проблем экологии и эволюции им. А.Н. Северцова, WWF России и заповедника "Остров Врангеля". Именно на основе этого опыта будет разрабатывается методика будущих учётов», – отметил главный координатор проектов WWF России по сохранению биоразнообразия Арктики Михаил Стишов.

В WWF России отмечают, что результаты трёхлетнего подсчёта смогут впервые ответить на вопрос, сколько белых медведей обитает в российской Арктике. При необходимости учёт по той же методике можно будет повторить через несколько лет и тогда будет ясна динамика численности животных. С учётом других исследований учёным можно будет говорить о том, что угрожает полярным хищникам, а что не представляет для них опасности. Станет понятно, что происходит с тремя российскими популяциями белых медведей и как этот вид реагирует на глобальные изменения в Арктике.

Первоисточник: <https://www.prochukotku.ru/news/main/20200213/10210.html>

Из-за тающих льдов в Белом море могут погибнуть тысячи детенышей тюленей

СеверПост, 13/02/2020

Таяние льдов в северном регионе может привести к гибели до 150 тысяч детенышей гренландских тюленей. Фонд защиты китов призывает всех судоводителей быть предельно осторожными и внимательными, двигаясь по морским путям в Белом море.

По данным зоозащитников, рождение детёнышей у гренландских тюленей обычно происходит в период с 28 февраля по 5 марта, однако к этому времени ледяной покров, скорее всего, не успеет нарасти.

Фонд защиты китов призывает все ответственные ведомства и организации в период с 25 февраля по 30 марта обеспечивать капитанов судов как можно более свежей и подробной информацией о размещении ценных залежек гренландских тюленей и их обходу.

Первоисточник: <https://severpost.ru/read/91143/>

Политика

Комитет Госдумы утвердил график «правительственных часов» в весеннюю сессию

Парламентская газета, 13/02/2020

Комитет Госдумы по контролю и Регламенту поддержал проект постановления о плане проведения «правительственных часов» в весеннюю сессию палаты. Соответствующее решение было принято на заседании 13 февраля.

...

27 мая планируется выступление министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александра Козлова.

...

Первоисточник: <https://www.pnp.ru/politics/komitet-gosdumy-utverdil-grafik-pravitelstvennykh-chasov-v-vesennyuyu-sessiyu.html>

Жители Арктического округа могут подать заявления на включение в списки избирателей через портал госуслуг

YakutiaDaily, 13/02/2020

С 5 февраля по 18 марта 2020 года избиратели Абыйского, Аллаиховского, Нижнеколымского и Усть-Янского районов имеют право подать заявление о включении в список избирателей по месту нахождения по дополнительным выборам депутата Госсобрания (Ил Тумэн) РС(Я) шестого созыва по Арктическому одномандатному избирательному округу №35 через Единый портал государственных и муниципальных услуг (сайт gosuslugi.ru).

...

Первоисточник: <https://yakutia-daily.ru/zhiteli-arkticheskogo-okruga-mogut-podat-zayavleniya-na-vklyuchenie-v-spiski-izbiratelej-cherez-portal-gosuslug/>

Мишустин отдал Трутневу новое управление развития приоритетных территорий

РБК, 13/02/2020

В составе аппарата правительства появилось новое управление по развитию приоритетных территорий. Его руководителем назначен вице-премьер Юрий Трутнев, сообщил премьер Михаил Мишустин на совещании правительства, передает корреспондент РБК.

«У нас появилось одно новое управление по развитию приоритетных территорий. Его возглавил Юрий Трутнев», — сказал премьер.

Юрий Трутнев с 2013 года занимает пост вице-премьера и полномочного представителя президента в Дальневосточном федеральном округе. Какие конкретно территории будет курировать новое управление, Мишустин не уточнил. Вместе с тем в соответствии с распоряжением премьера о распределении обязанностей вице-премьеров в новом составе правительства в полномочия Юрия Трутнева входит работа по развитию Дальнего Востока, Арктики и Северного Кавказа.

Первоисточник: <https://www.rbc.ru/politics/30/01/2020/5e32a2259a79472dcbbc6694>

Прямой дорогой к губернаторам. Минвостокразвития попросило за КРДВ и

KONKURENT.RU, 13/02/2020

Минвостокразвития разработало проект постановления правительства о подключении своих дочерних структур к системе межведомственного электронного документооборота власти (МЭДО). В перечень организаций, которые могут использовать МЭДО, министерство просит включить АО «Корпорация развития Дальнего Востока» и АНО «Агентство по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке и Арктике», сообщает KONKURENT.RU.

...

Первоисточник: <https://konkurent.ru/article/26391>

Коренные малочисленные народы

Чужие на своей земле Родовые общины создают себе проблемы из-за нелюбви к "бумажной" работе

Российская газета, 13/02/2020

Несвоевременное оформление учредительных документов стало причиной серьезных проблем для родовых общин. В одном случае представители коренного малочисленного народа Севера (КМНС) едва не лишились приоритетного права на пользование охотничьими угодьями, в другом - под вопросом оказалось само существование общины.

Десять лет назад в селе Кутана Алданского района собрался сход. Решали проблему с землей.

- Перед людьми выступил представитель охотуправления. Он объяснил, что теперь, чтобы промыслять пушного зверя, надо оформлять таежные участки на охотпользователей. Взять на себя эту заботу могли бы общины КМНС, но они отмахнулись от "бумажных" хлопот. Чтобы сохранить охотничьи угодья, было создано ООО "Промысловик". Оно и получило долгосрочную лицензию на пользование охотничьими ресурсами. А в прошлом году в одной из общин спохватились: как так? Это же наша территория традиционного природопользования! Вот с этого момента все и закрутилось, - рассказал "РГ" глава сельской администрации Николай Максимов.

В самой Кутане базируются две общины, еще несколько зарегистрировано в соседнем селе. Работы там мало, выручает тайга-кормилица. Все, в том числе мужики не из числа КМНС, добывают пушного зверя на участке "Промысловика". Но если обычные охотники покупают у него лицензии, представители общин платить отказываются. "За что платить? Это наша земля!"

У родовой общины "Лаппа" раньше было свое хозяйство, но во время разрушительного паводка большая часть скота погибла. Добыча пушнины осталась единственным способом зарабатывания денег. Новый глава именно этой общины решил восстановить исконные права на земли предков. С этим он направился в парламент республики - в комитет по вопросам коренных малочисленных народов Севера и делам Арктики.

Право общин на территории традиционного природопользования оказывается под вопросом

Руководителю комитета Елене Голомаревой пришлось разбираться в очень непростой ситуации. Законный охотпользователь на обширной территории в окрестностях Кутаны - ООО "Промысловик". Но у общины есть не менее законное право на приоритетное пользование охотничьими ресурсами в тех же местах. Правда, оно никак не оформлено.

Голомарева собрала в своем кабинете представителей всех сторон. Поначалу претенденты на одну и ту же землю были настроены по отношению друг к другу агрессивно. Но общими усилиями приняли соломоново решение: ввести общину "Лаппа" в состав учредителей ООО "Промысловик".

Частный спор удалось уладить. Однако приоритетное право других общин на территории традиционного природопользования осталось под вопросом. И если даже в кабинете участники конфликта едва не хватили друг друга за грудки, можно представить, какие страсти разгораются "на земле". В ближайшее время профильный комитет парламента республики планирует выезд в Кутану, чтобы попытаться решить проблему в целом.

В еще более сложной ситуации оказалась община "Опора" из Абыйского улуса. Суд по иску регионального управления минюста уже принял решение о ее ликвидации из-за того, что учредительные документы не оформлены как следует.

По словам главы общины Олимпия Костромина, проблемы начались с 2016 года, когда были ужесточены требования к НКО. Он сетует на то, что переоформить документы не успели из-за сложной логистики. Наземная связь с улусным центром

устанавливается только зимой. В остальное время года нет возможности ни отправлять, ни получать корреспонденцию.

За "Опору" вступилась Елена Голомарева. Она обратилась в Верховный суд республики с просьбой учесть эти обстоятельства и отменить решение суда первой инстанции, потому что формальный подход может обернуться для таежников реальной бедой.

- При ликвидации община потеряет права на традиционный вид хозяйствования, на родовые земли предков, что является главным условием выживания людей, - подчеркнула руководитель парламентского комитета.

Наверное, при любой транспортной схеме глава общины мог за три года выправить все документы, и дело тут скорее не в удаленности, а в том, что он просто недоработал. Но теперь судьба людей зависит от того, признает ли Верховный суд "плохую логику" смягчающим обстоятельством.

Первоисточник: <https://rg.ru/2020/02/13/reg-dfo/predstaviteli-am-kms-v-iautii-mogut-zapretit-ohotitsia-na-svoej-zemle.html>

Наследники енисейских самоедов. Фольклор, язык и обычаи энцев

Национальный акцент, 13/02/2020

Смешанные браки, возрождение языка и фестивали фольклора. Чем живет один из самых малочисленных народов России – энцы?

По одной из версий название основанного в 1601 году русского острога Мангазея, упомянутого в новгородской рукописи конца XV в., произошло от энецкого рода Монгаси, представители которого издревле кочевали в бассейне Таза и Турухана и лесотундре между низовьями Таза и Енисея.

Народ окраины

Энцы – составная часть корневой системы северного населения нашей страны. От их древнего названия – енисейские самоеды – может разыграться фантазия: не людоеды ли? Спешим успокоить: отнюдь! К каннибализму этот народ (как и ненцы, нгасаны и др.) никакого отношения не имеет. В глубокой старине на востоке России жил коренной народ, который называл свою землю Само Една. В дальнейшем произошла устная "отшлифовка", в результате которой осталось слово "самоеды".

Энцы являются одним из самых малочисленных ответвлений этой ветви. По языку, культуре и территории проживания они делятся на две этнические группы: тундровые (хантайские) и лесные (карасинские).

К концу XIX века в России оставалось 477 энцев. Перепись населения в 1926 году фигурировала числом 376. В 2010 году в России официально насчитывалось всего 227 наследников этого уникального народа.

Чужие здесь не ходят

Энцы живут в Таймырском Долгано-Ненецком районе Красноярского края. Известно три места их компактного проживания, которые расположены на Енисее. Одно из них — посёлок Потапово на берегу Енисея. Есть ещё Воронцово и Тухард. Это очень труднодоступные поселения. Чтобы туда добраться, нужно лететь двумя самолетами, а потом ещё плыть на корабле...

Когда оказываешься в таких заповедных местах, поневоле понимаешь: жить тем, что даёт природа, не каждому-то и под силу. Суровые климатические условия выстраивают особенный почерк жизни, который прочесть можно легко: основным занятием энцев, как и всех заповедных народностей Севера, были и остались добыча пушного зверя, охота, рыболовство, вьючное, упряжное оленеводство. Занятия женщин – хлопоты по хозяйству, приготовление еды, виртуозное мастерство в художественной аппликации по меху и сукну. Мужчины – добытчики и мастера в резьбе по кости. Дети получали соответствующее воспитание: девочки учились у матерей, мальчики – у отцов.

Этот народ с почтением относится ко всем дарам природы, но самым главным животным, без которого их жизнь представить невозможно, стал олень. На диких они когда-то охотились с луком, а одомашненные – становились практически членами семьи. Представители этого "копытного" благородства и сейчас пользуются почитанием хозяев. Олени белой масти считаются священными, принадлежавшими верховному божеству Нуму, сотворившему землю и всех, кто на ней обитает. Их не впрягают в нарты и не забивают на мясо.

В старину полагали, что бубен шамана – это олень, на котором посредник между людьми и духами совершает путешествие на небо.

Неудивительно, что основным музыкальным инструментом у энцев является шаманский бубен, а самым большим праздником – отмечание окончания полярной ночи. В конце января или начале февраля, когда на горизонте показывается

солнце, проходила церемония его встречи. В одном из чумов шаман несколько дней камлал, а на улице люди исполняли обрядовые танцы, которые потом переходили в череду игр и забав. И здесь уже к бубну присоединялись музыкальный лук, смычковая двухструнная лютня, различные свистки и пищалки.

Федот, да не тот...

Что касается коммуникации, то между двумя "ответвлениями" энцев имеет место одна существенная разница. До середины 20 века энецкий язык считался одним из диалектов ненецкого. Он из самодийской группы уральских языков и наиболее близок с ненецким, от которого был отделен более 1000 лет назад. При этом энецкий язык делится на два диалекта: лесной (пэ-бай) и тундровый (сомату).

Диалекты кардинально отличаются друг от друга по языковой структуре. По этой причине понять друг друга могут не все энцы.

По некоторым наблюдениям, тундровые считают лесных ненцами, а те, в свою очередь, относят тундровых к нганасанам.

На протяжении долгого времени энецкий язык был бесписьменным. И только в 1986 году ученым лингвистом Н. Терещенко был опубликован проект первого алфавита, созданного на основе лесного диалекта. Официально он не принят, но используется в изданиях фольклорных текстов, энецких публикациях газеты "Таймыр". На энецком алфавите выпущено три книги, одна из которых — русско-энецкий словарь для школьников.

Курс – на возрождение

Сокращение количества энцев связывают с практикой смешанных браков между представителями этого народа, ненцами и нганасанами. Чтобы энский язык совсем не канул в Лету, с 2012 года начал реализовываться проект по его возрождению: в селе Потапово открылась группа, где проводится изучение энецкого. Обучаются дети-энцы, родители которых не говорят на родном языке.

Периодически проблемы энцев освещает окружная газета "Таймыр". На энецком языке выходят передачи телерадиокампании с тем же названием.

Энецкий фольклор весьма богат на предания, сказки о животных, рассказы о шаманах и легенды. Чтобы популяризовать это наследие проводится фестиваль "Фольклорная классика Таймыра", Программа фестиваля включает концерты долганского, ненецкого, нганасанского, энецкого и эвенкийского фольклора и

завершается театрализованным гала-концертом. Кроме исполнения песен на языках коренных народов и постановок древних сказок и легенд народов Таймыра, зрителям предоставляется возможность увидеть традиционные обряды: поклонение солнцу, обрядовый танец камлания шамана, заклинания и др.

А с 2011 года в Дудинке регулярно проходит Международный Арктический фестиваль "Притяжение Таймыра", приуроченный ко Дню Таймыра. В фестивале участвуют этнографические группы, фольклорные ансамбли, хореографические и народно-певческие коллективы, солисты-исполнители северных территорий Российской Федерации, в том числе из Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района (ненцы, нганасаны, энцы, долганы, эвенки — более 10 коллективов и солистов).

В 2018 году этот фестиваль стал бронзовым призером Национальной премии в области событийного туризма Russian Event Awards в номинации "Лучшее этнокультурное туристическое событие". Третье место среди 96 проектов из 14 регионов России – это весьма почетно!

Первоисточник: <http://nazaccent.ru/content/32233-nasledniki-enisejskih-samoedov.html>

Российские ученые исследовали мифы малочисленных народов Ямала и Югры

Lenta.ru, 13/02/2020

Ученые Тобольского педагогического института имени Менделеева совершили экспедиционные выезды в Ямал и Югру для сохранения уникального фольклора малочисленных народов Западной Сибири, сообщает пресс-служба Тюменского государственного университета.

К языкам коренных народов Западной Сибири относятся мансийский, хантыйский, ненецкий, селькупский, язык сибирских татар и другие. «Особенность современной языковой обстановки заключается в том, что народы, говорящие на родственных и неродственных языках, постоянно контактируют, что не может не сказаться и на изменении языковой ситуации», — говорится в публикации.

«В целях реконструкции и сохранения лингвистического и культурологического наследия» были собраны языковые материалы в населенных пунктах, в том числе труднодоступных, в двух регионах. Полученные данные позволили исследователям сделать вывод, что у каждого народа есть свои уникальные обрядность и мифология, однако их многовековое соседство привело к обмену определенными

символами и традициями. Это хорошо заметно в мифах и сказаниях большинства местных народов, в которых наблюдается много общего. При этом не произошло «тотальной ассимиляции и нивелирования особенностей самобытных культур».

Первоисточник: <https://lenta.ru/news/2020/02/13/etno/>

Международные отношения

Сенатор от Якутии выступил в Страсбурге

SachaLife, 13/02/2020

В качестве руководителя парламентской делегации — Федерального Собрания сенатор Александр АКИМОВ вчера вылетел в Страсбург и вот пришли первые новости: он уже выступил на заседании Постоянного комитета Конференции парламентариев Арктического региона, который проходит в эти дни в здании Европарламента.

В рабочий орган конференции парламентариев стран Арктики входят эксперты из России, Дании, Исландии, Канады, Норвегии, США, Финляндии, Швеции, а также Европарламента.

В составе российской делегации — представитель Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, член Комитета СФ по экономической политике Юрий ВАЖЕНИН и член Комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции, член делегации Госдумы в постоянной делегации Федерального Собрания РФ в Конференции парламентариев Арктического региона (КПАР) Георгий КАРЛОВ.

В повестке заседания — Арктическая политика Европейского союза, активность Европейского парламента в Арктике, важность многостороннего и межрегионального сотрудничества в Европейской Арктике.

Как председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Александр Акимов освещает актуальные вопросы развития арктического региона, в частности, комплексное социально-экономическое развитие Крайнего Севера, которое является ключевым приоритетом российской стратегии развития Арктики.

...

Первоисточник: <https://sakhalife.ru/senator-ot-yakutii-vystupil-v-strasburge/>

РИА Новости, 13/02/2020

Посол России в Индии Николай Кудашев рассказал в интервью РИА Новости по случаю Дня дипломатического работника о перспективах военно-технического сотрудничества двух стран, о том, возможна ли совместная деятельность Москвы и Дели в таком экзотическом для индийских партнеров регионе, как Арктика, и о том, готовятся ли новые крупные соглашения в области нефти и газа, медицины, туризма, металлургии и поставок угля.

...

— Посол Индии в России заявил, что Нью-Дели намерен инвестировать в проекты в Арктике, в том числе в сфере энергетики. О чем может идти речь и обсуждают ли Москва и Нью-Дели инвестиции индийских компаний в инфраструктуру Северного морского пути?

— Усилия, предпринимаемые в этом отношении посольством Индии в Москве и лично моим коллегой и другом Вармой, заслуживают всяческой поддержки. Действительно, как стратегические партнеры мы заинтересованы в наращивании совместной деятельности по освоению Арктики, прежде всего с целью разработки нефтегазовых месторождений, проведения научных исследований и использования новых транспортных коридоров.

Профильные индийские нефтяные компании ("Оу-Эн-Джи-Си Видеш Лимитед", "Ойл Индиа Лимитед", "Ойл Индиа Корпорейшн Лимитед" и "Бхарат Петро Ресорсез Лимитед") приобрели долю в 49,9% в АО "Ванкорнефть". Они также пристально изучают углеводородный потенциал участков на арктическом шельфе России, включая перспективную провинцию "Восток Ойл". В настоящее время обсуждается возможность вхождения партнеров из Индии в проекты ПАО "НОВАТЭК" и ПАО "Газпромнефть" на базе Долгинского месторождения.

Мы видим большие перспективы для взаимодействия по развитию Северного морского пути. Ведется обмен мнениями по потенциальным направлениям двустороннего сотрудничества, касающимся СМП, в том числе в области модернизации и расширения его магистральной инфраструктуры. Россия, конечно же, заинтересована в привлечении дополнительных инвестиций в освоение Арктики.

...

Первоисточник: <https://ria.ru/20200213/1564588336.html>

Евразия Эксперт, 13/02/2020

Одной из ключевых задач Индии и России на текущем этапе отношений названо расширение экономического взаимодействия. Как отметил российский посол в Индии Николай Кудряшев, стороны особенно заинтересованы в совместном освоении Арктики, которое включает в себя энергетическую сферу и создание новых транспортных коридоров. В свою очередь, посол Индии в России Венкатеш Варма отметил «хорошие перспективы» продолжения сотрудничества в сфере атомной энергетики. О будущем двустороннего энергетического сотрудничества и других направлениях, в которых у Москвы и Нью-Дели есть простор для развития взаимодействия, корреспонденту «Евразия.Эксперт» рассказал вице-президент исследовательского фонда «Observer Research Foundation» (Индия) Нандан Унникришнан.

– «Роснефть» договорилась об участии индийских инвесторов и подрядчиков в разработке нефтяных месторождений в субарктической полосе России и Заполярье. Ранее сотрудничества России и Индии по Арктике практически не было. На ваш взгляд, почему именно сейчас оно стало возможным и как вы оцениваете его перспективы?

– До недавно времени российская сторона не проявляла инициативы или интереса в вовлечении Индии в арктические проекты, но сегодня, в силу различных причин, это становится возможным. Россия заинтересована в том, чтобы привлечь новых партнеров, которые были бы в состоянии развивать этот регион, выдвигать новые идеи и предложения для его освоения.

В будущем Арктика может превратиться в стратегически важный регион, особенно, если откроется Северный транспортный коридор. Участие Индии в этом коридоре существенно облегчит доставку индийских товаров в страны Северной Европы. Индия заинтересована в этом проекте и в реализации других совместных с Россией проектов, особенно в области энергетики.

Таким образом, для Индии арктический регион привлекателен с точки зрения логистики, энергетической безопасности и достижения баланса в экономических отношениях между Россией и Индией, что последняя считает стратегически важным для себя.

– США и Китай также имеют свои стратегические интересы в Арктике, и у каждой

из этих стран разработаны стратегии по ее освоению. Как в Индии реагируют на присутствие Китая и США в Арктике?

– Нью-Дели не хотел бы, чтобы кто-то стал гегемоном в том или ином регионе. Арктика принадлежит многим странам, которые имеют с ней приграничные воды. Поэтому, естественно, не хотелось бы, чтобы кто-то из них там доминировал.

У Индии очень хорошие отношения и с Россией, и с США, и с другими странами Арктического Союза, так что мы не видим проблем для сотрудничества в этом регионе.

Кроме того, в данный момент я не вижу для Индии существенного соперничества с Китаем просто потому, что у нас на данном этапе очень похожие цели – в том смысле, что мы должны развивать наши страны, у нас очень много бедных людей. В Индии, конечно, их намного больше, чем в Китае, и наша главная цель – поднять уровень жизни в наших странах. Поэтому вряд ли Индия и Китай будут стараться бороться за влияние в Арктике.

– Ранее президент США Дональд Трамп высказался о том, что не допустит вмешательства в дела Арктики тех стран, которые находятся за пределами Севера. На ваш взгляд, каковы шансы на возникновение полномасштабного конфликта в Арктике?

– Я, честно говоря, так далеко в будущее не могу заглядывать. Но я понимаю, что США, будучи гегемоном, все еще хочет сохранить какие-то определенные позиции в мире. Но США – не единственное государство, которое не хочет допускать третьи страны в район Арктики. Поэтому и создан Арктический союз, и эти страны [имеющие арктические территории] туда входят. Все остальные там в качестве наблюдателей, в том числе и Китай.

В то же время это не означает, что третьи страны не могут сотрудничать в этом регионе с любыми из тех стран, которые находятся непосредственно в арктической зоне. Конечно, не хотелось бы, чтобы там вообще началась какая-то гонка вооружений. Но я не могу сказать, что США являются единственной причиной этой гонки вооружений. Там [присутствуют] многие страны – и США, и их союзники. Эта геополитическая конъюнктура будет сохраняться, но войну я там в ближайшее время не предвижу.

– «Роснефть» подписала контракт с Indian Oil Corporation Limited на поставку в Индию до 2 млн тонн нефти до конца 2020 года. Также стороны обсудили создание

новой нефтегазовой провинции на севере Красноярского края России – «Восток Ойл». Как вы оцениваете перспективы двустороннего сотрудничества в нефтяной сфере?

– Долгосрочные контракты обычно помогают снизить цену. Но у нас уже давняя традиция сотрудничества с Россией в энергетическом секторе. Даже в советские времена мы получали нефть из России через Ирак или другие страны. Поэтому я не был удивлен. Это не является чем-то новым. Конечно, не хотелось бы быть полностью зависимыми от поставщиков на Ближнем Востоке, поэтому Индия диверсифицирует поставки: покупает у США, стран Африки. В этом смысле Индия не хочет зависеть от какого-нибудь одного поставщика.

...

Первоисточник: <http://eurasia.expert/rossiya-i-indiya-budut-vmeste-stroit-aes-indijskiy-ekspert/>

В Киркенесе обсудили сотрудничество Норвегии с Севером России

Двина Сегодня, 13/02/2020

В норвежском Киркенесе прошла традиционная ежегодная конференция, которая проводится в приграничном с Россией городе с 2008 года. Политики, экологи, общественники, представители научного сообщества и бизнеса обсудили вопросы развития политической, общественной и предпринимательской жизни Арктического региона.

В первый день выступал государственный секретарь министерства иностранных дел Норвегии Аудун Халвордсен. Он рассказал о своём видении сотрудничества в Арктике. В октябре 2019 года Норвегия возглавила Совет Баренцева-Евроарктического региона.

«Для нас самым главным является здоровье, наука и отношения между людьми. Министерство иностранных дел Норвегии выделило 30 миллионов крон на развитие науки», — сказал Аудун Халвордсен.

Он привёл примеры уже существующего сотрудничества между Норвегией и северными регионами России. Одним из них стали давние отношения между архангельскими и норвежскими врачами. Медицинским международным связям уже более 20 лет.

Совместными усилиями медики развивают телемедицину на Северо-Западе России, работают над функционированием центра реабилитации для пациентов с рассеянным склерозом, перенёсших инсульт и многое другое. Также между Норвегией и Россией налажены хорошие туристические отношения. В провинции Финнмарк, куда входит и Киркенес, российские туристы встречаются довольно часто. А жители Мурманской области ездят в Норвегию на шопинг и на выходные.

Ещё из хороших новостей в сфере сотрудничества — в 2020 году Норвегия и Россия возобновляет консультации по правам человека.

Но, по словам государственного секретаря МИДа Норвегии, не всё гладко в международных отношениях. Он вспомнил недавний спор о Шпицбергене и сказал о том, как закрытость России влияет на международную повестку.

«От России мы часто слышим антизападную риторику, проводятся военные учения рядом с нашей границей. Закрытость России мешает установлению мира в Европе», — сообщил политик.

Общие северные проблемы

На конференции речь шла о проблемах, знакомых всем северным территориям, например, поиск персонала на Севере, изменение климата, загрязнение Арктики. Об экологической составляющей поговорили на панельной дискуссии. Советник по вопросам энергетики экологического объединения «Беллона» Симон Калмыков рассказал о том, как реагируют жители северных территорий на глобальное потепление.

«Мнения на этот счет на Севере России достаточно противоречивые — одни считают это возможностью создания рабочих мест в Арктической зоне. Мы, в свою очередь, обращаем внимание на ущерб, который это приносит экологии и людям. В Мурманске для некоторых — это возможность для роста благополучия. Студенты и активисты задумываются над тем, к какой катастрофе может привести глобальное потепление», — рассказал Симон Калмыков.

Выходом из сложившейся ситуации он видит только замедление исследования и освоения Арктики.

«Пусть Арктика будет нефтяным резервуаром до тех пор, пока эта нефть действительно не понадобится людям. Мы считаем, что нужно переходить от нефти и газа к чему-то ещё: водород, возобновляемая энергетика», — рассказал эколог.

Киркенесская конференция — одно из мероприятий фестиваля Баренц Спектакль. Все мероприятия Баренц Спектакля в этом году объединены темой «Русский след». Участники через искусство и дискуссии должны узнать, во всём ли виновата Россия, или это лишь информационная война? Перфомансы, выставки, театральные постановки и дебаты — всё это ставит перед гостями фестиваля вопросы: «Где правда в мире дезинформации? Кто в ответе за вымысел? Раздувают ли западные СМИ степень приписанного России влияния? Или же существует обширная программа, нацеленная на дестабилизацию тех, кто не согласен с кремлевской повесткой?».

На улице в Киркенесе установлена такая дверь. Пока перевес на стороне российского президента. Дверь с его фамилией открывают чаще.

На открытии фестиваля всех собравшихся должно было поразить шоу дронов. Около 60 беспилотников готовы были взлететь над Киркенесом, но их планы в первый день разрушил ветер. В четверг, 13 февраля, вновь повторили попытку, и дроны даже поднялись в небо, но шоу всё равно не вышло по техническим причинам. Так что до восстания машин нам ещё далеко. Но даже это может стать частью перфоманса — беспилотники предоставила российская фирма. Здесь как раз можно отследить «русский след».

...

Выставки, театральные представления, дебаты и даже импровизированный бар, где выступают музыкальные коллективы, будут работать в Киркенесе до воскресенья.

Первоисточник: <http://dvinatoday.ru/obshchestvo/v-kirkenese-obsudili-sotrudnichestvo-norvegii-s-severom-rossii/>

Арктика: США выбрали площадку, где сойдутся с Россией в Третьей мировой

Свободная пресса, 13/02/2020

В начале марта примерно 7500 американских боеготовых военнослужащих отправятся в Норвегию, чтобы присоединиться к тысячам солдат из других стран НАТО в масштабной фиктивной битве с воображаемыми войсками, вторгающимися из России. В этом футуристическом притворном сражении — оно называется

«Учение «Холодный ответ 2020» (Exercise Cold Response 2020) — силы союзников «проведут многонациональные совместные учения с высокоинтенсивным боевым сценарием в сложных зимних условиях», по крайней мере, так утверждают норвежские военные. На первый взгляд, это может выглядеть как любое другое учение НАТО, но подумайте еще раз. В «Холодном ответе 2020» нет ничего необычного. Для начала: оно происходит за Северным полярным кругом, вдали от любого предыдущего традиционного поля боя НАТО, и поднимает на новый уровень возможность конфликта великих держав, который может закончиться ядерным обменом и взаимным уничтожением. Иными словами, добро пожаловать на новейшее поле битвы Третьей мировой войны.

Для солдат, участвующих в учениях, потенциально термоядерные измерения «Холодного ответа 2020» могут быть неочевидными. В начале учений морские пехотинцы из Соединенных Штатов и Соединенного Королевства будут тренироваться в проведении массированных морских десантов вдоль береговой линии Норвегии — так же, как они делают в аналогичных учениях и в других частях мира. Однако после высадки на берег, военные будут отрабатывать все более своеобразный сценарий. После сбора танков и другого тяжелого вооружения, «заранее размещенного» в пещерах во внутренних районах Норвегии, морские пехотинцы отправятся в крайний северный регион страны — Финнмарк, — чтобы помочь норвежским силам отбросить российские войска, предположительно переливающиеся через границу. С этого момента обе стороны будут применять — пользуясь текущей терминологией Пентагона — боевые операции высокой интенсивности в арктических условиях (такой тип войны, который не отмечался в таких масштабах со времен Второй мировой войны).

И это только начало. В тайне от большинства американцев регион Финнмарк в Норвегии и прилегающая к нему российская территория стали одним из наиболее вероятных полей сражений для первого применения ядерного оружия в любом будущем российско-натовском конфликте. Поскольку Москва сосредоточила значительную часть своих возможностей по нанесению ответного ядерного удара на Кольском полуострове, отдаленном участке земли, примыкающем к северной Норвегии, то любой успех США-НАТО в реальном бою с российскими силами вблизи этой территории поставит под угрозу значительную часть российского ядерного арсенала. Поэтому такое развитие событий может ускорить раннее применение таких боеприпасов. Даже смоделированная победа — предсказуемый результат «Холодного ответа 2020» — несомненно, приведет в крайнее раздражение тех, кто контролирует ядерные силы России.

Чтобы понять, насколько рискованным будет любое столкновение между НАТО и Россией на крайнем севере Норвегии, рассмотрим географию региона и стратегические факторы, которые привели к тому, что Россия сконцентрировала там так много своей военной мощи. И все это, кстати, будет разыгрываться в контексте другой экзистенциальной опасности: изменения климата. Таяние арктической ледяной шапки и ускоренная эксплуатация арктических ресурсов придают этой области еще большее стратегическое значение.

Добыча энергоресурсов на Крайнем Севере

Посмотрите на любую карту Европы, и вы заметите, что Скандинавия расширяется к югу в сторону наиболее густонаселенных районов Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции. Однако когда вы направляетесь на север, она сужается и становится все менее населенной. В крайних северных пределах только узкая полоса Норвегии выступает на восток, чтобы коснуться Кольского полуострова России. На севере Баренцево море, ответвление Северного Ледовитого океана, связывает их обоих. Этот отдаленный регион — примерно в 800 милях от Осло и в 900 милях от Москвы — в последние годы превратился в водоворот экономической и военной деятельности.

Когда-то ценившийся в качестве источника жизненно важных минералов — особенно никеля, железной руды и фосфатов — этот отдаленный район стал центром экстенсивной добычи нефти и природного газа. При росте температуры в Арктике в два раза быстрее, чем где-либо еще на планете, и с каждым годом, когда морской лед отступает все дальше на север, разведка морских месторождений ископаемого топлива становится все более жизнеспособной. В результате большие запасы нефти и природного газа — тех самых энергоносителей, сжигание которых является причиной этих повышающихся температур — были обнаружены под Баренцевым морем, и обе страны стремятся разрабатывать эти месторождения. Норвегия взяла на себя инициативу, создав в Хаммерфесте в Финнмарке первый в мире завод за Полярным кругом для экспорта сжиженного природного газа. Аналогичным образом Россия предприняла усилия по разработке гигантского Штокмановского газового месторождения в своем секторе Баренцева моря, хотя пока еще не осуществила такие планы.

Для России еще более значительные перспективы добычи нефти и газа лежат дальше на восток в Карском и Печорском морях, а также на полуострове Ямал, являющимся изящным продолжением Сибири. Её топливно-энергетические компании уже начали добычу нефти на Приразломном месторождении в Печорском море и на Новопортовском месторождении на этом полуострове (там же

добывается и природном газе). Такие месторождения имеют большие перспективы для России, которая обладает всеми характеристиками нефте-государства. Но есть одна огромная проблема: единственный практический способ вывести эту продукцию на рынок — это специально разработанные ледоколы-танкеры, отправляемые через Баренцево море за северную часть. Норвегия.

Эксплуатация арктических нефтегазовых ресурсов и их транспортировка на рынки Европы и Азии стала основным экономическим приоритетом для Москвы, поскольку ее запасы углеводородов за Полярным кругом начинают истощаться. Несмотря на призывы к большему экономическому разнообразию, режим президента Владимира Путина продолжает настаивать на том, что добыча углеводородов играет центральную роль в экономическом будущем страны. В этом контексте добыча в Арктике стала важной национальной задачей, которая, в свою очередь, требует гарантированного доступа к Северному Ледовитому океану через Баренцево море и морские воды Норвегии. Считайте, что этот водный путь жизненно важен для энергетической экономики России, так как Ормузский пролив, соединяющий Персидский залив с Индийским океаном, предназначен для саудовцев и других региональных производителей ископаемого топлива.

Военное измерение

Российский военно-морской флот должен иметь возможность войти в Атлантику через Баренцево море и северную Норвегию не менее, чем гигантские топливно-энергетические фирмы страны. Помимо портов Балтики и Черного моря, имеющих доступ в Атлантику только через проходы, легко перекрываемые НАТО, единственная российская гавань с беспрепятственным доступом к Атлантическому океану находится на Кольском полуострове в Мурманске. Неудивительно, что этот порт является также штаб-квартирой Северного — наиболее мощного — флота России и местом расположения многочисленных баз ВВС, пехоты, ракет и радаров, а также военно-морских верфей и ядерных реакторов. Другими словами, это один из самых чувствительных военных регионов современной России.

Учитывая все это, президент Путин существенно восстановил тот самый флот, который пришел в упадок после распада Советского Союза, оснатив его некоторыми из самых передовых военных кораблей страны. В 2018 году, по данным The Military Balance, издания Международного института стратегических исследований (International Institute for Strategic Studies), он уже владел самым большим количеством современных крейсеров и эсминцев — 10 — среди всех российских флотов, а также 22 подводными лодками и многочисленными судами поддержки. Также в Мурманской области находятся десятки современных

истребителей МиГ и широкий ассортимент систем противовоздушной обороны. Наконец, когда закончился 2019 год, российские военные чиновники впервые указали, что они развернули в Арктике баллистическую ракету воздушного базирования «Кинжал» — оружие, способное к гиперзвуковым скоростям (более чем в пять раз превышающим скорость звука), опять же предположительно на одной из баз в Мурманской области, всего в 125 милях от норвежского Финнмарка, места предстоящих учений НАТО.

Еще более важным является то, как Москва укрепляет свои ядерные силы в регионе. Как и Соединенные Штаты, Россия поддерживает «триаду» систем доставки ядерного оружия, включая межконтинентальные баллистические ракеты (МБР), «тяжелые» бомбардировщики большой дальности и баллистические ракеты подводных лодок (БРПЛ). В соответствии с условиями «Нового договора о сокращении стратегических вооружений» (Новый СНВ)*, подписанного двумя странами в 2010 году, россияне могут развернуть не более 700 систем доставки, способных нести не более 1550 боеголовок. (Однако этот договор истекает в феврале 2021 года, если обе стороны не согласятся на продление. Это становится все менее вероятным в эпоху Трампа.) Согласно данным Ассоциации по контролю над вооружениями (Arms Control Association), считается, что русские в настоящее время размещают боеголовки, разрешенные в рамках Нового СНВ, на 66 тяжелых бомбардировщиков, 286 МБР и 12 подводных лодках с 160 БРПЛ. Восемь из этих ядерных подводных лодок фактически закреплены за Северным флотом. Это означает, что в Мурманской области развернуто около 110 ракет с 500 боеголовками. Точные цифры остаются в тайне.

Российские ядерные стратеги считают такие атомные подводные лодки наиболее «живучими» среди систем ответного удара страны. В случае ядерного обмена с Соединенными Штатами тяжелые бомбардировщики и МБР страны могут оказаться относительно уязвимыми для упреждающих ударов, поскольку их местонахождение известно, и на них могут быть нацелены американские бомбы и ракеты высокой точности. Однако подводные лодки могут покинуть Мурманск и исчезнуть в обширном Атлантическом океане в начале любого кризиса и, таким образом, якобы, оставаться скрытыми от шпионских глаз США. Для этого, однако, требуется, чтобы они проходили через Баренцево море, избегая притаившихся поблизости сил НАТО. Другими словами, для Москвы сама возможность сдерживания ядерного удара США зависит от ее способности защищать свой военно-морской оплот в Мурманске при маневрировании своих подводных лодок в районе норвежского Финнмарка. Неудивительно поэтому, что эта область приобрела огромное стратегическое значение для российских военных

планировщиков — и предстоящий «Холодный ответ 2020» наверняка окажется для них сложной задачей.

Наращивание Вашингтоном сил в Арктике

В эпоху холодной войны Вашингтон рассматривал Арктику как важную стратегическую арену и построил ряд военных баз по всему региону. Их главная цель — перехватить советские бомбардировщики и ракеты, пересекающие Северный полюс, на пути к целям в Северной Америке. После распада Советского Союза в 1991 году Вашингтон оставил многие из этих баз. Однако теперь, когда Пентагон вновь определил «конкуренцию великих держав» с Россией и Китаем как определяющую характеристику нынешней стратегической обстановки, многие из этих баз вновь заселяются — и создаются новые. И снова Арктика рассматривается в качестве потенциальной территории конфликта с Россией. И, как следствие, силы США готовятся к возможному бою там.

Госсекретарь Майк Помпео был первым чиновником, который объяснил эту новую стратегическую перспективу на Арктическом форуме (Arctic Forum) в Финляндии в мае прошлого года. В своем обращении, своего рода «Доктрине Помпео», он указал, что Соединенные Штаты переходят от мягкого игнорирования региона к агрессивному участию в его жизни и к милитаризации. «Мы вступаем в новую эру стратегического взаимодействия в Арктике», — настаивал он, — «в сочетании с новыми угрозами для Арктики и ее недвижимости, а также для всех наших интересов в этом регионе». Чтобы лучше защитить эти интересы от наращивания там военной мощи России, «мы укрепляем безопасность и дипломатическое присутствие Америки в этом регионе ... проводим военные учения, усиливаем присутствие наших сил, восстанавливаем наш ледокольный флот, расширяем финансирование Береговой охраны и создаем новую высокопоставленную военную должность по вопросам Арктики внутри наших собственных вооруженных сил».

Пентагон не захотел предоставить много подробностей, но внимательное прочтение военной прессы позволяет предположить, что эта деятельность была особенно сосредоточена на северной Норвегии и прилегающих водах. Начнем с того, что Корпус морской пехоты наладил постоянное присутствие в этой стране. Иностранные вооруженные силы там разместили впервые после того, как немецкие войска оккупировали её во время Второй мировой войны. Отряд из примерно 330 морских пехотинцев был первоначально дислоцирован около порта Тронхейм в 2017 году, якобы для того, чтобы помочь охранять близлежащие пещеры, в которых находятся сотни американских танков и боевых машин. Два года спустя группа такого же размера была отправлена в регион Тромс за Полярным кругом и гораздо

ближе к российской границе.

С российской точки зрения, еще более угрожающим является строительство радиолокационной станции США на норвежском острове Вардё в 40 милях от Кольского полуострова. Предполагается, что объект будет эксплуатироваться совместно с норвежской разведывательной службой, и его цель будет заключаться в том, чтобы отслеживать эти российские ракетные подводные лодки, предположительно, для определения их в качестве целей и для уничтожения их на самых ранних стадиях любого конфликта. То, что Москва боится именно такого исхода, очевидно из условных атак, которые она предприняла по объекту Вардё в 2018 году, отправив 11 сверхзвуковых бомбардировщиков Су-24 прямым курсом на остров. (Они отвернули в сторону в последний момент.) Россия также переместила ракетную батарею «земля-земля» в точку всего в 40 милях от Вардё.

Кроме того, в августе 2018 года военно-морские силы США приняли решение возобновить работу ранее выведенного из эксплуатации Второго флота в Северной Атлантике. «Новый Второй флот повышает гибкость нашего стратегического реагирования — от Восточного побережья (США — С.Д.) до Баренцева моря», — сказал тогда начальник Оперативного управления ВМС Джон Ричардсон. Было объявлено, что по состоянию на конец прошлого года этот флот полностью дееспособен.

Расшифровка «Холодного ответа 2020»

Упражнение «Холодный ответ 2020» следует рассматривать в контексте всех этих событий. Опубликовано было мало подробностей о том, что стоит за предстоящими военными играми, но нетрудно себе представить, на что может быть похожа хотя бы часть сценария — американо-российское столкновение, которое ведет к атакам России с целью захвата этой радиолокационной станции в Вардё и штаба обороны Норвегии в Будё на северо-западном побережье страны. Продвижение войск вторжения будет замедлено, но не остановлено норвежскими силами (и морскими пехотинцами США, дислоцированными в этом районе), в то время как с баз НАТО в других местах Европы начнут прибывать тысячи военнослужащих в качестве подкрепления. В конце концов, конечно, ситуация изменится и русские будут вынуждены вернуться.

Независимо от того, каков официальный сценарий, однако, для планировщиков Пентагона ситуация будет выходить далеко за рамки этого. Предположительно, любому российскому нападению на критические норвежские военные объекты будет предшествовать интенсивная воздушная и ракетная бомбардировка, а также

прямое развертывание крупных военных кораблей. Это, в свою очередь, приведет к сопоставимым действиям США и НАТО, что, вероятно, приведет к насильственным столкновениям и потере основных сил и средств всех сторон. В ходе этого процесса основные российские ядерные силы ответного удара будут подвергнуты риску и будут быстро приведены в состояние повышенной боевой готовности, а старшие офицеры будут действовать в «спусковом режиме». Любая ошибка может привести к тому, чего человечество опасалось с августа 1945 года — ядерному апокалипсису на планете Земля.

Невозможно узнать, в какой степени такие соображения включены в секретные версии сценария «Холодный ответ 2020», но вряд ли они отсутствуют.

Действительно, версия учений 2016 года включала в себя участие трех ядерных бомбардировщиков B-52 от Стратегического воздушного командования США (U.S. Strategic Air Command). Это указывает на то, что американские военные прекрасно осведомлены о рисках эскалации любого крупномасштабного столкновения США и России в Арктике.

Короче говоря, то, что в противном случае могло бы показаться рутинными тренировочными учениями в какой-то отдаленной части мира, на самом деле является частью развивающейся стратегии США по нанесению поражения России в критической оборонительной зоне — подходом, который может легко привести к ядерной войне. Русские, конечно, хорошо знают об этом и, несомненно, будут наблюдать за «Холодным ответом 2020» с искренним беспокойством. Их страхи понятны — но мы все должны быть обеспокоены такой стратегией, которая, по-видимому, воплощает в себе столь высокий риск будущей эскалации.

С тех пор, как советские обрели свое собственное ядерное оружие в 1949 году, стратеги задавались вопросом, как и где может начаться тотальная ядерная война — Третья мировая война. Одно время считалось, что этот зажигательный сценарий, скорее всего, состоится в силу столкновения из-за разделенного города Берлина или вдоль границы между Востоком и Западом в Германии. Однако после холодной войны страхи по поводу такого смертельного столкновения испарились, и о таких возможностях мало кто задумывался. Однако, глядя в будущее сегодня, перспектива катастрофической Третьей мировой войны снова становится слишком легко вообразимой, и на этот раз, похоже, инцидент в Арктике может стать искрой для Армагеддона.

Первоисточник: <https://svpressa.ru/politic/article/257143/?rss=1>

В Пентагоне обеспокоены деятельностью России и Китая в Арктике

РИА Новости, 13/02/2020

ВАШИНГТОН, 13 фев – РИА Новости. Пентагон опасается расширения влияния "главных противников" США России и Китая в Арктике, заявил командующий Северного командования вооруженных сил США Терренс О'Шонесси.

По его словам, Россия "продолжила расширение военной инфраструктуры в Арктике в 2019 году". "В течение года Россия удлинила имеющиеся взлетно-посадочные полосы и построила новые на нескольких аэродромах на Крайнем Севере", - говорится в письменных показаниях военного перед сенатом. Он также выразил обеспокоенность в связи с развертыванием Россией берегового комплекса "Бастион" на Чукотском полуострове и первым пуском ракеты "Оникс".

"При развертывании на северо-востоке России эта система способна не только контролировать доступ к Арктике через Берингов пролив, но и наносить удары по наземным целям в некоторых частях Аляски практически без предупреждения", - отметил О'Шонесси.

Высокопоставленный представитель Пентагона также сообщил и о намерении Китая "эксплуатировать экономический потенциал" региона.

...

Первоисточник: <https://ria.ru/20200213/1564676778.html>

Наука, культура и образование

Гостями Норильска станут цветы и платье Крайнего Севера

Северный город, 13/02/2020

В Арктическом музее современного искусства (АММА) заканчивается подготовка к фестивалю «Черное пальто». Поп-арт-лавки разместятся там по соседству с перформансами и инсталляциями. Современные художники по-своему осмыслили и освоили пространство бывшего Дома торговли.

В качестве участников фестиваля «Черное пальто» в Норильск приглашены художники Анна Фобия, Ксюша Послушай, Мария Покровская, дизайнеры и стилисты, авторы модных брендов. Произведения дизайнеров, прибывших в наш город задолго до открытия «Черного пальто», необычны, в чем-то дерзки. В одних присутствует сказочная красота, в других – особый, порой мрачноватый, взгляд на

норильскую действительность. В любом случае их инсталляции и показы – это художественная фантазия и абсолютно авторское видение.

Каким гости города увидели заснеженный Норильск и что привнесли в него, горожане узнают, побывав на выставках в современном музее.

...

Первоисточник: <https://sgnorilsk.ru/chernoe-palto/gostyami-noril-ska-stanut-cvety-i-plat-e-krajnego-severa>

В НАО открылось региональное отделение Российского военно-исторического общества

Департамент образования, культуры и спорта Ненецкого автономного округа, 13/02/2020
Его возглавил Андрей Ружников. Ненецкий автономный округ оставался последним субъектом России, в котором не было регионального отделения организации.

...

Региональное отделение будет участвовать во всех мероприятиях, приуроченных к Году памяти и славы.

— Ближайшее время мы собираемся реализовать проект «Арктический десант». Хотим привезти в НАО исполнителя военных песен Виталия Леонова и проехать с ним по сёлам, провести там уроки мужества с его участием и дать концерты, — поделился планами руководитель регионального отделения Российского военно-исторического общества Андрей Ружников.

...

Первоисточник: <http://doks.adm-nao.ru/press-centr/news/23464/>

В САФУ продолжают исследовать Арктику и начнут готовить сапёров

Правда Севера, 13/02/2020

В день науки ректор САФУ Елена Кудряшова встретилась с журналистами городских и областных СМИ в университетской «Журналистской гостиной»

Разговор начался с науки. Ректор рассказала о создании в Архангельске научно-образовательного центра мирового уровня «Российская Арктика: новые материалы,

технологии и методы исследования» на базе САФУ.

Это очень значимый проект. Ведь в соответствии с указом президента, который он издал ещё в 2018 году, наша страна должна войти в число пяти ведущих научно-технологических держав мира. Для этого в регионах в ближайшие годы должно быть создано 15 научно-образовательных центров мирового уровня. В 2019 году уже появилось пять таких центров.

И вот сейчас свой центр вместе правительством Архангельской области создаёт САФУ. Но такая же работа идёт и в других регионах. Сможет ли наш университет выдержать эту конкуренцию и подняться до мирового уровня?

Елена Кудряшова считает, что для этого есть все основания, а подтверждение тому – в июле 2019 года концепция центра была успешно защищена в «Сколтехе» на специальной сессии, а в декабре – на VI национальной выставке «ВУЗПРОМЭКСПО-2019».

Чем будет заниматься центр? Прежде всего, тем, что связано с жизнью и деятельностью человека в высоких широтах. Это касается медицины, строительства, исследования и добычи полезных ископаемых и биоресурсов, возможностей Северного морского пути.

...

По мнению Елены Кудряшовой, новая дата основания Архангельска поднимет его статус и позволит претендовать на лидирующие позиции в Арктике.

Первоисточник: <http://pravdasevera.ru/-bzbxc64u>

Легендарное спасение "челюскинцев": от гибели парохода до встречи во Владивостоке

PrimaMedia.ru, 13/02/2020

Пароход "Челюскин" с отважными покорителями Арктики во Владивостоке затонул ровно 86 лет назад, 13 февраля 1934 года. Сотня человек, в том числе женщины и родившиеся во время плавания дети, оказались на дрейфующей в Беренговом море льдине в ста километрах от берега Чукотки, за операцией по их спасению следил буквально весь мир. Спустя четыре месяца, в июне, легендарным челюскинцам и спасавшим их со льдов Арктики летчикам, прибывшим на пароходе "Смоленск", устроили тожественную встречу во Владивостоке.

В годовщину памятного кораблекрушения ИА PrimaMedia вспоминает путь

челюскинцев.

...

Значение челюскинской эпопеи на тот период было велико настолько, что именно за этот подвиг было установлено звание Героя Советского Союза и первыми кавалерами этой награды стали летчики, участвовавшие в спасении челюскинцев. Первыми Героями Советского Союза стали: Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Маврикий Слепнёв, Василий Молоков, Николай Каманин, Михаил Водопьянов и Иван Доронин.

Первоисточник: <https://primamedia.ru/news/510354/>

Оборона и безопасность

Большой противолодочный корабль "Вице-адмирал Кулаков" вернулся в Североморск

ТАСС, 13/02/2020

МУРМАНСК, 13 февраля. /ТАСС/. Большой противолодочный корабль (БПК) "Вице-адмирал Кулаков", выполнив задачи в дальней морской зоне, спустя два с половиной месяца вернулся в главную базу Северного флота - Североморск. Об этом в четверг сообщила пресс-служба флота.

В Североморске состоялась торжественная встреча корабля и митинг. С успешным выполнением задач плавания экипаж поздравил заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал Олег Голубев, отметив, что моряки-североморцы "готовы действовать, как в северных, так и в южных широтах".

Вице-адмирал Кулаков" вышел в поход из Североморска 3 декабря. За более чем 70 суток корабль прошел свыше 14 тыс. морских миль через Баренцево, Норвежское, Северное, Средиземное и Черное моря.

Корабль совершил деловой заход в греческий порт Пирей и вместе с ракетным крейсером "Маршал Устинов" принял участие в совместных учениях сил Северного и Черноморского флотов в конце первой декады января, напомнили на флоте.

Первоисточник: <https://tass.ru/armiya-i-opk/7750703>

Судостроение

Репортер, 13/02/2020

На днях «Роснефть» представила президенту Путину мегапроект по освоению арктических месторождений под названием «Восток Ойл» стоимостью в 10 триллионов рублей. Добытые ресурсы пойдут на экспорт через Северный морской путь (СМП), что потребует эффективно функционирующего ледокольного флота. Но, как выяснилось, с его модернизацией у нас намечаются серьезные проблемы.

Сегодня Россия обладает самым мощным ледокольным флотом в мире, доставшимся ей в наследство от СССР. Однако большая часть его судов является очень возрастными, и они нуждаются в постепенной замене, чтобы гарантировать проводку через СМП. Значительная часть ледоколов «Атомфлота» уже списана, поэтому большие надежды возлагаются на атомоходы проекта 22220 «Арктика».

...

Сроки сдачи «Арктики» регулярно срываются: он должен был быть сдан еще в декабре 2017 года. По состоянию на конец лета 2019 года уровень готовности первого судна серии составлял 87,7%. А теперь во время швартовых испытаний ледокола произошло ЧП с повреждением электродвигателя. В худшем случае ремонтникам придется резать корпус и демонтировать оборудование, что явно не приблизит сроки приемки судна в состав «Атомфлота».

Представители Объединенной судостроительной корпорации успокаивают в том духе, что неполадки – это норма, ничего экстраординарного не происходит, не стоит переживать из-за «пустяков». Однако при внимательном рассмотрении проблемы выясняется, что причиной бесконечных задержек и неполадок является пресловутая неэффективность управленческой системы.

Само по себе решение создать серию современных ледоколов можно только поприветствовать. Также отрадно, что заказ отдали Балтийскому судостроительному заводу, который последние годы тихо загибался, стоя на грани банкротства. Предприятие получило средства (тендер оценен в 47 миллиардов рублей), взяло в аренду оборудование, начало платить рабочим приличную по размерам среднюю зарплату. Но дальше все пошло наперекосяк.

Вячеслав Филюрин, профсоюзный лидер Балтийского завода, называет следующие причины срыва сроков:

Во-первых, как бы дико это ни прозвучало, судостроительный завод, который ведет строительство уже семь лет, по сей день не имеет полной документации на него, разработанной ЦКБ «Айсберг».

Во-вторых, непрерывно подводят поставщики, что ведет к простоям и увеличению сроков. Со слов Филюрина, «Кировский завод» заволоkitил доставку двигателей для ледокола. Есть большие проблемы с другими поставщиками, которые или тянут сроки, или вовсе предоставляют некачественные материалы, которые в дальнейшем приходится заменять. Представитель профсоюза связывает это с несовершенством федерального закона, регулирующего госзакупки. Согласно ему, предпочтение должно отдаваться тому, кто предлагает самую низкую цену. Нередко низкая цена выливается и в низкое качество.

В-третьих, Филюрин жалуется на тех самых «эффективных менеджеров», которые пришли на завод вместе с Объединенной судостроительной корпорацией. Их высокие зарплаты позволяют показывать хорошую среднюю зарплату у работников попроще:

В среднем да, примерно 82 тысячи рублей в месяц. Но это с учетом окладов «белых воротничков». Корпорация навязала заводу немало разных структур, занимающихся, как нам говорят, менеджментом. Оплачивается их «креативность» более чем щедро. Толку только пока от неё что-то мало.

В совокупности эти факторы привели к затягиванию строительства с пяти до восьми лет и соответственному удорожанию проекта. Результатом стало то, что завод еще более увяз в долговой трясине, поясняет представитель профсоюза:

...

А теперь произошли серьезные неполадки с двигателями на уже почти построенном ледоколе, из-за которых его, возможно, придется резать. В общем, «эффективность» зашкаливает.

Первоисточник: <https://topcor.ru/13145-obnovlenie-atomnogo-ledokolnogo-flota-rossii-prevratilos-v-problemu.html>

Северный морской путь

Итоги поездки В. Лимаренко в г. Москва: Сахалин готовится стать точкой разворота на Северном морском пути

Neftegaz.RU, 13/02/2020

Москва, 13 фев - ИА Neftegaz.RU. Сахалинская область привлекает партнеров для реализации крупного логистического проекта в рамках развития Северного морского пути (СМП).

Пресс-служба правительства Сахалинской области 11 февраля 2020 г. сообщила об

итогах рабочей поездки губернатора В. Лимаренко в г. Москва.

Результат внушительный - В. Лимаренко подписал соглашения о сотрудничестве с одним из крупнейших транспортно-логистических холдингов Дело, а также с Атомэнергпромом.

Предметом соглашений стал крупный инвестпроект по созданию транспортно-логистического узла в Сахалинской области.

Для создания логистического технопарка на о. Сахалин необходимо модернизировать портовую инфраструктуру острова.

В частности, планируется строительство мощных глубоководных морских гаваней, способных принимать любые типы судов.

В Корсаковском порту совместно планируется провести работы по дноуглублению, продлить морской причал, построить складские контейнеры класса «А» площадью 160 тыс. м² и холодильные мощности.

Также рассматривается возможность создания еще одной морской гавани в Макаровском районе.

Власти Сахалинской области активно привлекают партнеров для реализации этих планов.

Соглашение с группой компаний Дело направлено на реализацию совместных долгосрочных инвестпроектов по развитию транспортно-логистического узла на территории Сахалинской области.

У компаний группы накоплен внушительный опыт и экспертиза в транспортной логистике и строительстве транспортно-инфраструктурных объектов.

Как крупнейший в России интермодальный контейнерный оператор, ГК Дело управляет морскими контейнерными терминалами в Азово-Черноморском, Балтийском и Дальневосточном бассейнах, сетью железнодорожных контейнерных терминалов, парком контейнеров и фитинговых платформ.

В 2019 г. был реализован крупный проект, в результате которого был введен в эксплуатацию уникальный глубоководный причал на Юге России.

Еще одним партнером Сахалинской области по созданию транспортно-логического узла выступает Атомэнергпром, который входит в госкорпорацию Росатом.

Компания проводит исследование объема и структуры грузооборота, маршрутов между Северной Европой и Восточной Азией, оценивается перспективный грузопоток для нового международного проекта Северный морской транзитный коридор.

За счет этого проекта Сахалин рассчитывает стать точкой разворота СМП - кратчайшего между Европой и Азией, и в т.ч. между центральной Россией и Дальним Востоком.

Формально Сахалин не относится к СМП, который начинается от незамерзающего порта Мурманск и далее проходит через Баренцево, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское море до порта Провидения в Чукотском автономном округе.

Но в более широком, логистическом, смысле начальной и конечной точками маршрута являются Санкт-Петербург и Владивосток соответственно, хоть они и расположены значительно южнее.

Сахалин очень хотел бы вписаться в эту схему, тем более в его пользу играет географическое расположение.

Выгоды от проекта ожидаются весомые.

В 2019 г. по СМП было перевезено 20 млн т грузов, а к 2025 г. этот показатель вырастет в 4-5 раз.

В. Лимаренко рассчитывает создать на о. Сахалин один из ключевых хабов СМП, где транспортируемый груз перегружался и дальше шел в страны Юго-Восточной Азии. Сейчас подобные операции осуществляются в Шанхае, что значительно дороже.

В этой ситуации возникает логика появления мостового перехода Сахалин - материк и создания международного авиационного хаба.

Т.е. Сахалин должен стать местом пересечения 3 транспортных артерий - железнодорожной, морской и воздушной.

Реализация проекта позволит нарастить грузопоток, который проходит через регион, до 10 млн т/год.

Власти Сахалина ведут переговоры с Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, чтобы регион был включен в технико-экономическое обоснование (ТЭО) развития СМП на ближайшие годы.

Первоисточник: [https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/524562-itogi-poezdki-v-limarenko-v-g-moskva-sakhalin-gotovitsya-stat-tochkoy-razvorota-na-severnom-morskom-/](https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/524562-itogi-poezdki-v-limarenko-v-g-moskva-sakhalin-gotovitsya-stat-tochkoy-razvorota-na-severnom-morskom/)

Социально-экономическое развитие

Арктические районы будут участвовать в конкурсах программы поддержки местных инициатив

ЯСИА, 13/02/2020

Арктические районы с 2020 года будут участвовать в конкурсах программы поддержки местных инициатив. Для них на строительство социально ориентированных объектов предусмотрят 100 млн рублей.

«В этом году, когда мы предусматривали изменения в нормативные документы, было предусмотрено, что для арктических районов предоставлено отдельное окно конкурса. Это для того, чтобы муниципальные образования арктических районов могли участвовать на равных не с крупными центральными районами, а могли соревноваться между собой», — сообщила региональный консультант Всемирного банка по инициативному бюджетированию Светлана Колодезникова.

По ее словам, распределение субсидии составит 20% от суммы, предусмотренной в бюджете 500 млн рублей, то есть 100 млн будут направлены на арктические районы

«Критериями для участия в конкурсе до 2020 года было обязательным участие в собрании, с этого года данное условие ушло, так как программа очень хорошо реализуется, люди поддерживают, они понимают и выбирают настолько животрепещущие проекты, что готовы поддержать даже рублем. У нас было предусмотрено софинансирование со стороны населения – от местного бюджета не менее 5% и населения 3%. Проценты мы ставили специально не большие от суммы субсидии, но это не с целью привлечения средств или реализации за счет населения, а чтобы повысить заинтересованность людей. Когда человек своим трудом или вносит хоть 50, 20 рублей, то по-другому относится к этому объекту. То есть, это дает чувство сопричастности к реализации большого дела», — резюмировала Светлана Колодезникова.

Первоисточник: <http://ysia.ru/arkticheskie-rajony-budut-uchastvovat-v-konkursah-programmy-podderzhki-mestnyh-initsiativ/>

Совет при президенте одобрил проект о господдержке предпринимательства в Российской Арктике

Парламентская газета, 13/02/2020

Законопроект, направленный на оказание государственной поддержки предпринимательской деятельности в Арктической зоне России, поддержали, но рекомендовали доработать с учётом выявленных замечаний на заседании Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства.

Документ предполагает специальные меры государственной поддержки инвестиционной деятельности в Арктической зоне РФ. Особое внимание уделено стимулированию геолого-разведочных работ и строительству объектов

инфраструктуры за счёт частных инвестиций. В частности, предлагается установление специального правового режима, распространяющего своё действие на Арктическую зону России.

Как пояснил член Совета Вадим Чубаров, правовой режим Арктической зоны не может быть признан идентичным правовому режиму территории опережающего социально-экономического развития по целому ряду признаков, как формального, так и сущностного свойства.

Он отметил, что, согласно документу, приобретение статуса резидента Арктики обусловлено целым рядом факторов и требований, которым должен отвечать потенциальный соискатель такого статуса. По его словам, выглядят сомнительными требования о месте осуществления государственной регистрации индивидуального предпринимателя или коммерческой организации, а также о заключении претендентом на указанный статус соглашения об осуществлении инвестиционной деятельности.

«Подобные правила вводят дискриминацию по признаку места жительства, проектируемые решения плохо соотносятся с целями проекта о стимулировании и активизации инвестиционной и предпринимательской деятельности в Арктической зоне», — сказал Чубаров.

Первоисточник: <https://www.pnp.ru/economics/sovet-pri-prezidente-odobril-proekt-o-gospodderzhke-predprinimatelstva-v-rossiyskoy-arktike.html>

Стратегия России в Арктике

Вестник Кавказа, 13/02/2020

30 января российское правительство одобрило несколько законодательных актов, касающихся предоставления новых экономических выгод и субсидий предприятиям и инвесторам, желающим участвовать в проектах на Крайнем Севере. Jamestown Foundation в материале Russia Prepares Ambitious Economic Strategy for Arctic Region пишет, что принятые предложения были подготовлены совместно Министерством финансов, Министерством энергетики и Министерством развития Дальнего Востока России.

...

Глава Министерства развития Дальнего Востока и Арктики России Александр Козлов заявил, что основная идея предлагаемых преимуществ и стимулов для

инвесторов основана на твердой решимости Москвы сломать тенденцию, сформировавшуюся в регионе после 1991 года. В частности, арктическая зона, фактическая доля которой в российском ВВП составляет примерно 10% как и объем получаемых прямых иностранных инвестиций (ПИИ), страдает от хронической недостаточной численности населения, составляющей менее 1,5% от общей численности населения России. Кроме того, по словам чиновника, все основные компоненты Индекса человеческого развития (ИЧР), включая образование, здравоохранение, занятость и экономическое благополучие, на Крайнем Севере ниже, чем в среднем по России. За последние 15 лет местное население сократилось на 0,3 млн человек.

Сергей Веллер, президент Союза промышленников и предпринимателей Мурманской области считает, что единственный способ остановить дальнейшую депопуляцию российской Арктики - повысить ее привлекательность за счет новых экономических возможностей и создания рабочих мест.

Все перечисленные проблемы отражены в вышеупомянутых документах государственного планирования. Основные ожидания, связанные с инициативой, касаются перспективы создания более 21 нового крупного регионального мегапроекта, включая порт Индига в Ненецком автономном округе, разведку крупных месторождений платины и других металлов в Красноярском крае и Мурманской области, и создание лесопромышленного комплекса полного цикла в Архангельской области. Ожидается, что эти и сотни небольших коммерческих инициатив, которые станут полностью работоспособными в течение ближайших 15 лет, приведут к созданию 200 000 дополнительных рабочих мест в регионе и сделают Арктику привлекательной для российской молодежи и специалистов.

Основные экономические интересы России в арктическом регионе фактически сводятся к двум элементам. Во-первых, это производство сжиженного природного газа, который в ближайшие 15 лет может превратить Россию в одного из крупнейших игроков на мировом рынке СПГ. Цель может быть достигнута в основном за счет проекта "Ямал-СПГ" и "Арктик СПГ-2". Во-вторых, Россия вкладывает огромные средства в Северный морской путь, предназначенный не только для того, чтобы предоставить стране доступ к арктическим природным ресурсам, но и для обеспечения морского коридора для китайских товаров, направляющихся в Европейский союз. Россия стремится укрепить свою роль главной транспортной артерии между двумя регионами как на суше, так и на море.

В соответствии с упомянутыми правовыми документами уже были озвучены некоторые конкретные предложения. В частности, заявляется необходимость

субсидированной ипотечной программы (2% годовых), чтобы помочь всем, кто хочет, переехать в Арктику. Кроме того, Минвостокразвития предложило создать новую государственную корпорацию "Рошельф", которая будет заниматься разведкой и добычей углеводородов на Крайнем Севере и Дальнем Востоке. Соответственно, этой корпорации должны быть предоставлены исключительные права представлять интересы России, эксплуатировать российские ресурсы и предоставлять право участвовать в проектах частным инвесторам.

Впервые инициатива такого масштаба была разработана тремя министерствами. В арктической стратегии определены наиболее важные национальные интересы России на Крайнем Севере. Помимо экономических аспектов, стратегия четко указывает на необходимость защиты суверенитета и территориальной целостности России в отдаленном, но богатом природными ресурсами регионе.

Первоисточник: <https://vestikavkaza.ru/material/291107>

Освоение Арктики требует собственных технологий

Нефтегазовая вертикаль, 13/02/2020

Разработка арктических запасов углеводородов связана с рядом рисков, в том числе политических. Так, ранее американская ExxonMobil была вынуждена выйти из совместных проектов с «Роснефтью» в Арктике из-за санкций США. Профессор МААМ/ИААМ Николай Селезнев рассказал «Нефтегазовой вертикали», что для освоения арктических ресурсов России необходимо перейти на собственное оборудование и стандарты в рамках импортозамещения.

«Создание в этом году Института нефти и газа в России может внести существенный вклад в создание системы стандартизации при добыче на шельфе и отказ от американских и норвежских стандартов в этой сфере», – отмечает эксперт.

Кроме того, много сложностей возникает с охраной природы. Нефтяное загрязнение губительно для хрупких арктических экосистем, где ценность каждого вида флоры и фауны возрастает в условиях невысокого разнообразия по сравнению с южными широтами. Арктические экосистемы характеризуются низкой способностью к самовосстановлению и самоочищению, что делает их еще более уязвимыми к нефтяному загрязнению. Экологи предупреждают все государства и бизнес об опасности бурения и нефтедобычи в Арктике, но прекращать освоение новых месторождений возле Северного полюса не хотят ни корпорации, ни

Селезнев отмечает, что лишь когда будут заполнены пробелы в научных знаниях об арктических экосистемах (а это может занять годы и даже десятилетия), можно будет приступать к разработке превентивных мер по сохранению редких видов животных и растений и наиболее уязвимых экосистем. А также к поддержанию экосистемных услуг в Арктике, в том числе и для коренных малочисленных народов, и по созданию охраняемых природных территорий и зон с юридическим ограничением хозяйственной деятельности в важнейших районах, богатых биоразнообразием.

«Важно не разрешить освоение шельфа, до того как будут введены сезонные или территориальные ограничения на опасные работы в наиболее ценных акваториях», – предупреждает профессор.

Также ключевым моментом является защита интересов инвесторов, так как окупаемость инвестиций в Арктике занимает 10-15 лет, а объемы вложений в один проект могут достигать 1,5-2,5 трлн рублей. Одна из форм защиты инвестиций – законодательные нормы. В частности, проект закона «Об Арктической зоне». У этого законодательного акта много задач: оборона, экология, местное население и защита интересов инвесторов. О необходимости принятия такого законодательного акта нет принципиальных возражений у законодательной, исполнительной власти и бизнеса. В условиях неснижающегося санкционного давления Запада, принятие проекта закона «Об Арктической зоне» в 2020 году выглядит осознанно необходимым.

Более подробно о рисках работ в Арктике см. материал «Риски ТЭК при освоении Арктической зоны» в №3-4 «Нефтегазовой вертикали» за 2020 год.

Первоисточник:

http://www.ngv.ru/news/osvoenie_arktiki_trebuetsobstvennykh_tekhnologiy/

Ветер северный: как крупнейший проект «Роснефти» повлияет на страну

Известия, 13/02/2020

...

Эксперты нефтегазовой сферы относятся к «Восток Ойл» с оптимизмом. По словам старшего аналитика WMT Consulting Валерия Андрианова, эра углеводородов еще не закончилась. Он отметил, что циклопические запасы российского Севера — главная надежда не только отечественной, но и мировой нефтяной отрасли. Проект

можно сопоставить по масштабу с освоением Западной Сибири в 1960–1970-х годах.

— Реализация потребует сверхсовременных технологий, создания сложной инфраструктуры. Но, думается, и в этом случае ставка будет оправдана. Уже сейчас в рекордные сроки на Дальнем Востоке создана судовой верфь, позволяющая строить гигантские танкеры и ледоколы нового типа, которые обеспечат транспортировку углеводородов из новой нефтяной провинции. А освоение этой провинции может стать самым важным и амбициозным проектом для мировой нефтегазовой отрасли, — подчеркнул Андрианов.

Специалисты сходятся во мнении, что в вопросе очень важна государственная поддержка. Правительство уже одобрило пакет законопроектов, предусматривающих налоговые стимулы для инвесторов, которые планируют проекты в Арктике. Они затрагивают и «Восток Ойл».

Речь идет в первую очередь об отмене НДС в течение первых 12 лет с момента запуска новых месторождений. С 13-го по 17-й год предполагается поэтапный выход компаний на полную налоговую ставку.

— Без привлекательного и предсказуемого налогового режима инвесторов не найти. Ведь добыча в этом регионе — это не только буровые установки и промысловые объекты, это морские терминалы, резервуарные парки, аэродромы, автодороги, ледоколы, нефтетанкеры и газозавозы ледового класса — сложная и очень дорогая инфраструктура и техника. Добиться здесь приемлемого уровня доходности на вложенный капитал можно лишь в рамках интегрированных проектов с длинным жизненным циклом, — заявил директор Центра политической информации Алексей Мухин.

С ним согласен глава «ИнфоТЭК Терминал» Рустам Танкаев. По его словам, показателен даже внешний вид северных малых городов Тикси и Диксона — они фактически находятся в разрушенном состоянии.

— Реальное восстановление инфраструктуры возможно только в том случае, если система налогообложения будет приведена в соответствие с условиями хозяйственной деятельности в регионе. Если с нефтяников начнут брать налоги с момента начала строительства, то они никогда ничего не построят, это совершенно очевидно. Когда вы строите базу на Марсе, то рассчитывать на то, что вы при этом еще и будете платить какие-то налоги — по меньшей мере наивно, если не сказать глупо. Только если создать нормальные налоговые и регуляторные условия, начнется реальное современное освоение таймырских месторождений, которое может дать гигантские прибыли нашей стране, — пояснил он.

Стратегическое значение

Эксперты уверены, что реализация «Восток Ойл» окажет влияние на всю российскую экономику.

— По оценкам независимых экспертов (компания KPMG), мультипликативный эффект от инвестиций превысит 30 трлн рублей до 2038 года, дав импульс для развития смежных отраслей экономики, таких как машиностроение, металлургия, электроэнергетика, дорожное строительство, судостроение, — подчеркнул старший аналитик «БКС Премьер» Сергей Суверов.

Стратегическое значение проекта велико, особенно в долгосрочной перспективе. Химические свойства российской северной нефти оцениваются выше, чем эталонной марки Brent. Транспортировка по Севморпути откроет выход на крупные рынки Европы и Азии.

Директор ИМЭМО РАН Федор Войтоловский отметил, что российские власти понимают важность «Восток Ойл». По его словам, проект — ресурс глобальной конкурентоспособности страны на будущее.

— Естественно, есть всегда скептики, которые говорят о текущей цене и о возможном прогнозе цены на нефть. Но очень важно, вырабатывая государственную политику по развитию северных месторождений, по формированию инфраструктуры, учитывать, что это не вопрос сегодняшнего дня. Это вопрос стратегический. И те же американцы прекрасно понимают, что на долгосрочную перспективу именно северные месторождения станут одним из ресурсов конкурентоспособности России как мирового производителя нефти и газа, — заключил он.

Первоисточник: <https://iz.ru/975534/khariton-galitckii/veter-severnyi-kak-krupneishii-proekt-rosnefti-povliiaet-na-stranu>

Транспортные системы

Что известно о проекте строительства моста через Лену в районе Якутска

ТАСС, 13/02/2020

ТАСС-ДОСЬЕ. 13 февраля 2020 года в Москве консорциум госкорпорации Ростех и группы "ВИС" подписал с правительством Якутии концессионное соглашение о

проектировании, строительстве и эксплуатации моста через реку Лена.

Современная транспортная ситуация в Якутии

В настоящее время Якутск и остальная часть Якутии, расположенная на левому берегу реки Лена, не имеют круглогодичной наземной транспортной связи с остальной Россией. Всего в этой части региона проживает 600 тыс. человек или более 60% населения республики. Связь Якутска с автодорогой "Колыма" (Р-504) и станцией Нижний Бестях Амуро-Якутской железной дороги осуществляются через реку Лена: летом на паромках, зимой - по льду. В среднем 152 дня в году в Якутск можно добраться только авиационным транспортом. При этом даже в летний период судоходство по Лене не гарантировано из-за периодического обмеления реки.

Этот фактор существенно ограничивает возможности и повышает стоимость доставки грузов. В 2019 году объем завоза в Якутию водным транспортом составил 1 млн 245 тыс. т различных грузов. Общая стоимость транспортировки - 30 млрд руб. По оценкам, наличие наземной связи через Лену позволит ежегодно экономить на северном завозе не менее 4 млрд руб.

История

Вопрос о строительстве моста через Лену в районе Якутска стал впервые обсуждаться на государственном уровне в начале 1980-х годов, когда в правительстве СССР утверждался проект Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. Планировалось, что ее сдадут в эксплуатацию в 1995 году вместе с совмещенным автомобильно-железнодорожным мостом через Лену. В 1986 году было представлено технико-экономическое обоснование проекта с тремя вариантами строительства, в качестве приоритетного рассматривался мост в районе села Табага в 15 км выше по течению

Однако после распада СССР строительство железной дороги замедлилось. Оно было завершено лишь в 2018 году, конечная станция магистрали была построена рядом с поселком городского типа Нижний Бестях на правом берегу Лены напротив Якутска.

Вопрос о мосте через Лену был отложен из-за высокой стоимости проекта, сложных геологических и гидрологических условий: вечной мерзлоты, высокой сейсмичности (до 7 баллов) и опасностей ледовых заторов на реке.

В ноябре 2006 года замминистра транспорта РФ Александр Мишарин сообщил, что по итогам межведомственного совещания в Якутске было решено строить автомобильно-железнодорожный мост в Табагинском створе. Предполагалось, что стоимость объекта составит 15,4 млрд руб. Сдать мост в эксплуатацию планировалось в 2012 года. Компанией "Трансмост" был создан проект моста, который в 2008 году получил положительное заключение Главгосэкспертизы. Однако средств на строительство тогда не нашлось.

15 ноября 2011 года при укладке "золотого звена" Амуро-Якутской железной дороги на станции Нижний Бестях президент РФ Дмитрий Медведев отметил, что эту магистраль "обязательно нужно соединить с Якутском, пройти через Лену". На тот момент рассматривалось и альтернативное предложение - строительство железнодорожного тоннеля под рекой.

В феврале 2013 года в ходе Красноярского экономического форума Федеральное дорожное агентство и Республика Саха - Якутия подписали соглашение о намерениях по проектированию автомобильного моста через Лену в Якутске. От железнодорожной составляющей было решено отказаться, поскольку магистраль от Нижнего Бестяха в перспективе планируется продлевать на восток в сторону Магадана и вокзал в Якутске все равно был бы тупиковым.

2 апреля 2013 года премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о проведении конкурса на право заключения концессионного соглашения по данному проекту. Его победителем в марте 2014 года стал консорциум ООО "Транспортные Концессии (Саха)", участниками которого являлись Банк ВТБ, АО "УСК "Мост", ПАО "Бамстроймеханизация", АО "Институт "Стройпроект". Однако в том же месяце произошло воссоединение Крыма с Россией и приоритетным для выделения финансирования стал мост через Керченский пролив.

В апреле 2019 года в ходе Международного арктического форума в Санкт-Петербурге глава Якутии Айсен Николаев сообщил, что решение о включении проекта моста через Лену в план развития магистральной инфраструктуры примут до конца 2019 года.

17 июня 2019 года Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики внесло на рассмотрение в правительство РФ Национальную программу развития Дальнего Востока до 2025 года и на перспективу до 2035 года. В нее был включен и мост через реку Лена.

18 ноября 2019 года газета "Коммерсантъ" со ссылкой на источники сообщила, что президент России Владимир Путин поддержал проект строительства автодорожного моста через реку Лена в районе Якутска. В тот же день глава Якутии Айсен Николаев сообщил, что строительство моста планируется завершить в 2025 году. Стоимость проекта он предварительно оценил в 83 млрд руб.

17 января 2020 года по итогам конкурса по выбору компании-концессионера была объявлено, что мост будет строить российская "Национальная инфраструктурная компания". В этом консорциуме группа компаний "ВИС" Игоря Снегурова владеет 66,6% акций, а "РТ - Развитие бизнеса" (дочерняя структура госкорпорации Ростех) - 33,4%.

Характеристики

В конце 2019 года рассматривались два проекта моста. Вариант, разработанный российской группой компаний "ВИС" - предусматривал вантовую конструкцию, вариант китайской PowerChina International Group - стальную неразрезную.

Строительство моста позволит создать в городе транспортно-логистический узел, где сойдутся железная дорога, речной и авиационный транспорт, а также три региональные автодороги. Открытие транспортного перехода через Лену, как предполагается, приведет к увеличению объема грузоперевозок в регионе в три раза, до 6 млн т в год. Планируется, что проектирование моста будет завершено в 2021 году, движение по нему будет открыто в 2025 году.

13 февраля 2020 года власти Якутии сообщили, что на возмещение затрат концессионера при проектировании и строительстве моста республика направит 20,2 млрд руб.

Первоисточник: <https://tass.ru/info/7756167>

"Группа ВИС" и Якутия подписали договор о стройке моста через Лену

РИА Новости, 13/02/2020

МОСКВА, 13 фев - РИА Новости. Консорциум "Группы ВИС" и "Ростеха" подписал с правительством Якутии концессионное соглашение по финансированию и строительству моста через реку Лена в районе Якутска, следует из сообщения компаний.

"В Москве состоялась церемония подписания концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации мостового перехода через реку Лена в районе города Якутска. Документ подписали министр экономики республики Саха (Якутия) Майя Данилова и член совета директоров "Группы ВИС" Сергей Ромашов", - говорится в сообщении.

"Мост через Лену – вековая мечта якутян. Он не только соединит западную и восточную части Якутии, но и станет важным стратегическим звеном магистральной инфраструктуры России - обеспечит пространственную связность Дальнего Востока и Арктики, огромных территорий, рассеченных великой рекой от Байкала до Ледовитого Океана. Ленский мост свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, крупнейший речной порт и международный аэропорт. В перспективе – это основной элемент будущей трассы Иркутск - Магадан", - подчеркнул глава Якутии Айсен Николаев.

"Дочка" "Ростеха" - "РТ-Развитие бизнеса" - и "Группа ВИС" в декабре 2019 года создали консорциум "Национальная инфраструктурная компания" для реализации проекта строительства и эксплуатации моста через Лену. Структура "Ростеха" владеет 33,4% в консорциуме, у ВИС - 66,6%. "Национальная инфраструктурная компания" вошла в субхолдинг ВИС по управлению транспортными концессиями. Она является управляющей компанией для ООО "Восьмая концессионная компания", подавшей частную концессионную инициативу на создание моста.

Этот консорциум и победил в конкурсе на финансирование и строительство объекта, сообщили власти Якутии 17 января. Согласно материалам поданной частной концессионной инициативы, общий объем финансирования проекта оценен более чем в 83 миллиарда рублей. Из них из бюджета Якутии предполагается выделить 54,3 миллиарда рублей, привлеченные средства составят 28,9 миллиарда рублей.

В сообщении отмечается, что компания-концессионер реализует проект на всём жизненном цикле: от проектирования до строительства и эксплуатации моста. "Точный размер капитальных затрат будет определён по итогам проектирования и прохождения федеральной государственной экспертизы. Внебюджетные средства могут составить порядка 30 миллиардов рублей. Жизненный цикл проекта – 25 лет. Из них шесть лет отведены на проектирование и строительство и 19 лет - на эксплуатацию концессионером. Проект разделён на этапы таким образом, чтобы работы подготовительного периода можно было начать на 6 месяцев раньше планируемого срока, выделяя его в отдельный этап строительства, до прохождения

госэкспертизы проекта самого мостового перехода" - поясняют компании.

Первоисточник: <https://ria.ru/20200213/1564667944.html>

«Якутяне ждут «дорогу жизни»: мнение о строительстве Ленского моста

REGNUM, 13/02/2020

Якутск, 13 февраля 2020, 03:37 — REGNUM Ленский мост для якутян — это «дорога жизни» — мы ждали и ждём мост, сказал в разговоре с корреспондентом ИА REGNUM руководитель Управления Строительного округа МКУ ГО «Город Якутск», активный общественный деятель, член КПРФ Савва Михайлов.

Молодой коммунист считает, что власти Якутии и все жители республики должны добиваться перед федеральным центром, чтобы строительство Ленского моста стало таким же стратегическим вопросом, как возведение Крымского и будущего Сахалинского мостов.

...

12 февраля несколько человек вышли в центре Якутска с плакатами и призывами не торопиться со строительством моста через реку Лена.

Первоисточник: <https://regnum.ru/news/economy/2857019.html>

Открыт участок зимника в Абыйском районе

ЯСИА, 13/02/2020

На автодороге «Усть-Куйга — Депутатский — Белая Гора» открыт участок зимника от села Сыаганнаах до границы Усть-Янского района.

По информации КП «Дороги Арктики», проезд разрешен транспортных средств с общей массой до 20 тонн с минимальной дистанцией между машинами 70 метров.

Обслуживает автозимник на отрезке пути км 520+000 — км 394+790 Абыйский дорожный участок.

Первоисточник: <http://ysia.ru/otkryt-uchastok-zimnika-v-abyjskom-rajone/>

Топ-5 самых спорных транспортных проектов в Арктике

В развитие инфраструктуры в Арктике российский бизнес и федеральные власти вкладывают колоссальные средства – речь идет как о железных и автомобильных дорогах, о портовых терминалах, так и строительстве судов высокого ледового класса и ледоколов.

Но несмотря на медийную освещенность многих проектов, инициативность региональных чиновников, некоторые идеи уже много лет не могут сдвинуться с мертвой точки. Специально для GoArctic мы подготовили топ-5 инфраструктурных проектов в Арктике, которые в ближайшее время вряд ли смогут претвориться в жизнь.

Белкомур

Идея строительства железнодорожной магистрали, которая соединила бы Урал и Белое море, сформировалась в конце прошлого столетия. Для реализации задумки в 1996 году власти Архангельской области, Республики Коми и Пермского края учредили межрегиональную акционерную компанию «Белкомур» (Белое море — Коми — Урал). Предполагалось создание сквозного железнодорожного сообщения по маршруту от Архангельска до Перми, протяженность пути – более 1100 км. Новая дорога задумывалась как средство для поставки грузов с Урала в регионы Севера и в другие субъекты РФ, в соседние страны по морю, а также в обратном направлении.

После того как в 1990-е годы в дополнение к существовавшим с середины века отрезкам железной дороги были построены два участка протяженностью 40 км, проект был отложен. Снова «Белкомур» стал мелькать в прессе в 2010-х годах, когда тема развития Арктики стала выходить на приоритетные позиции. Неоднократно региональные чиновники анонсировали скорый запуск строительства новых участков, но по разным причинам всё откладывалось. Надежду на реализацию проекта в 2015 году дала китайская корпорация «Поли Технолоджи», которая заявляла о своей заинтересованности в арктической железной дороге. Компания неоднократно называлась основным претендентом на покупку акций правительства Коми в межрегиональной компании «Белкомур», когда власти региона решили выставить свою долю ценных бумаг на аукцион в 2017 году. Однако за три года акции продать так и не удалось из-за отсутствия заявок.

В РЖД ранее заявляли, что не считают строительство дороги от Урала до Белого моря экономически оправданным. Основной причиной этому является то, что подтверждение имеет лишь треть грузовой базы «Белкомура». Более выгодным монополия считает увеличение пропускной способности альтернативных

направлений. Весной 2019 года вице-премьер Юрий Трутнев назвал проект железной дороги «Белкомур» некупаемым, после чего руководство Коми и Архангельской области ослабили свою активность в продвижении строительства данной магистрали.

Глубоководный порт Архангельск

Дорога «Белкомур» тесно связана с проектом глубоководного порта в Архангельске, конечной точке пути. Создание нового инфраструктурного объекта планируется в 52 км к северу от Архангельска, в акватории Двинского залива. Проект глубоководного порта, который вписан в «Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года», предполагает строительство шести терминалов, которые будут использоваться для перевалки минеральных удобрений, навалочных грузов, лесных грузов, металлогрузов, нефтеналивных грузов и газового конденсата, генеральных грузов. Общий объем перевозок к 2035 году, по задумке, должен составить 37,9 млн тонн в год. Для сравнения, по итогам 2019 года грузооборот Архангельского порта составил 2,7 млн тонн, что на 3% меньше, чем в 2018 году.

По предварительным данным, объем инвестиций в создание нового порта в Архангельске может составить около 48-50 млрд рублей, и потенциальным инвестором данного проекта также называлась китайская «Поли Технолоджи». Но, как и в случае с «Белкомуром», соглашения о намерениях, подписанные в 2016 году, не привели ни к каким реальным результатам. Среди причин провала проекта считается недостаток грузовой базы под строительство порта, а также непростая ледовая обстановка в регионе (три-четыре месяца в году воды в порту покрыты льдом) и неудобная береговая линия.

В плане развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 год, представленном в конце 2019 года, о строительстве глубоководного порта в Архангельске не говорится (например, в отличие от комплексного развития Мурманского транспортного узла). О реализации «Белкомура» не упоминается, в документе речь идет лишь об актуализации данного проекта.

Порт Индига

Вопрос о создании порта в поселке Индига в Ненецком автономном округе впервые был озвучен в 1933 году. После 70 лет забвения к данной идее вернулись только в современной России – в 2002 году, но до сих пор о реализации проекта говорить не приходится. Морской порт в юго-восточной части Баренцева моря, по задумке региональных властей, должен стать одной из опорных точек Северного морского пути. Предполагается, что порт сможет принимать крупнотоннажные суда дедвейтом от 150 до 300 тыс. тонн, а его грузооборот составит около 120 млн тонн

к 2030 году (для сравнения, крупнейший российский порт Новороссийск за 2019 год перевалил 156,83 млн тонн).

Потенциальными инвесторами проекта в разные периоды назывались многие известные компании – СУЭК, Global Ports и корпорация «АЕОН». В конце прошлого года губернатор Ненецкого автономного округа (НАО) Александр Цыбульский в ходе сессии Собрания депутатов НАО заявил о том, что «АЕОН» все-таки вложит в 2020 году 200 млн рублей в создание порта в Индиге. «За два года я прошел практически всех людей, кто способен в нашей стране отстроить объект такого масштаба, рассказывал, объяснял. И сегодня, пожалуй, все сошлись во мнении, что Индига — это краеугольный камень с точки зрения выхода на Севморпуть. Сегодня есть реальный инвестор — корпорация «АЕОН», которая уже вложила первые 60 млн рублей в доработку проектно-сметной документации и в первые обследования территории, и сейчас консолидировала еще 200 млн на следующий год», — заявил губернатор.

В общей сложности объем инвестиций в создание порта оценивается в 100 млн рублей. Под вопросом остается грузовая база проекта, создание железнодорожного подъезда к порту, наличие трудовых ресурсов и, конечно, окупаемость.

Баренцкомур

Железная дорога «Баренцкомур» является дополнением к проекту порта в Индиге – они соотносятся так же, как и глубоководный порт Архангельск с «Белкомуром». Данная магистраль должна соединить Индигу, Сосногорск и Троицко-Печорск в Республике Коми с поселком Полуночное в Свердловской области и городом Сургут в Ханты-Мансийском автономном округе. «Баренцкомур», по замыслу, позволит перенаправить экспортные грузы с Урала и Западной Сибири в порт Индига вместо портов Украины и Прибалтики, а также увеличить объем грузов, следующих через Северный морской путь. Общая протяженность участка составит около 1200 км.

Причины застоя проекта «Баренцкомур» идентичны тем, что были описаны ранее относительно «Белкомура», — отсутствие реальных интересантов, грузовой базы, а также перспектив окупаемости. К тому же региональные руководители так и не смогли доказать федеральным властям очевидной пользы от всех этих проектов. Так что государственные средства в ближайшие годы будут направлены на что-то более реальное.

Второй Суэц

Цель сделать из Севморпути альтернативу Южному маршруту – пути через Суэцкий канал – в последние несколько лет звучит в медиапространстве всё чаще. Среди

аргументов в пользу этой идеи называют: отсутствие пиратов в северных широтах, отсутствие необходимости платить за проезд (за прохождение судов по Суэцкому каналу плата взимается) и, конечно, то, что СМП существенно короче, чем южный маршрут, если мы говорим о перевозке грузов из Азии в Европу. Российская госкорпорация «Росатом» (по совместительству оператор Северного морского пути) уже объявила о планах создать собственную контейнерную линию, которая помогла бы СМП в непростой гонке с Югом.

Веря в создание собственного международного транспортного коридора, величие русской Арктики, многие упускают из вида то, что наравне с преимуществами СМП перед Суэцем у северного маршрута немало недостатков. Во-первых, сроки доставки. Несмотря на то, что путь через Север короче, чем через Юг, нестабильная ледовая обстановка не позволяет давать гарантий о точных сроках доставки груза из точки А в точку В, что для перевозчиков является вопросом особой важности. Во-вторых, даже в летнее время в акваторию СМП суда без ледового класса не могут быть допущены. Это значит, что судовладельцам придется вкладывать существенные средства в создание флота для осуществления перевозок через северный широты. В таких условиях вопрос финансовой выгоды ставится под вопрос. В-третьих, без перевалки грузов в портах арктической зоны Россия не получит от прохода иностранных судов по СМП по большому счету ничего. Как прибрежное государство Россия во время рейса судна по Севморпути обязана нести аварийно-спасательную готовность, оказывать услуги связи, сообщать навигационную гидрометеорологическую информацию, при необходимости ликвидировать разливы нефти, при этом оплату за предоставленные услуги получит лишь «Росатомфлот».

Таким образом, вложения в развитие СМП как международного транспортного коридора имеют все шансы не окупиться. Куда более логичным и оправданным выглядит продвижение Северного морского пути как основной магистрали для развития АЗРФ.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/work/top-5-samykh-spornykh-transportnykh-proektov-v-arktike/>

Экология

Экологическая компания предложила снизить скорость освоения Арктики

Би-порт, 13/02/2020

Скорость освоения Арктики необходимо снизить, чтобы сохранить экологию. Об этом на Киркенесской конференции рассказал советник по энергетике экологической организации «Беллона» Семён Калмыков.

Эксперт отметил, что Арктика воспринимается «как резервуар с нефтью и газом», но для сохранения экологии необходим переход к возобновляемой энергии, например к водороду.

Советник норвежской нефтегазовой ассоциации Бенедикта Солаас отметила, что использование нефти и газа необходимо и спрос в мире на них растёт.

«Говорят, что в 2050 году пятая часть всей энергии будет зависеть от нефти и газа. Поэтому, я думаю, мы должны исследовать и добывать ресурсы на континентальном шельфе», - пояснила советник нефтегазовой ассоциации.

При этом она отметила, что Норвегия обеспокоена изменениями климата в Арктике. Так, к 2030 году была поставлена цель снизить выбросы на 40%, а к 2050 – свести выбросы практически к нулю.

Семён Калмыков рассказал, что в Мурманской области нет как таковой нефтегазовой индустрии, но есть потребность в мазуте для отопления. «Перейти с мазута на газ - это был бы хороший шаг. Но это всего лишь один шаг, не окончательное решение. Да его и не будет никогда», - заявил советник по энергетике.

Такая же проблема ухода от мазута существует и в арктическом судоходстве. Бенедикта Солаас рассказала, что при современных технологиях морскому транспортному сектору сложно перейти на электричество. Если ставить большое количество аккумуляторов, то суда будут тонуть. Поэтому норвежская промышленность работает над переходом на СПГ или водород.

Напомним, Мурманская область планирует избавиться от мазутозависимости на 70% к 2026 году. Помимо газа, предполагается внедрение теплогенерации на основе угля, торфа, электроэнергии и продуктов переработки твёрдых коммунальных отходов.

Первоисточник: <https://b-port.com/news/236585>

Изменение климата привело к сокращению популяции полярных животных

Lenta.ru, 13/02/2020

Из-за потепления в Арктике происходит сокращение популяций белого медведя, моржей и тюленей. Об этом на Международной Киркенесской конференции рассказал директор по науке норвежского Полярного института Налан Коч, передает «Интерфакс».

По его словам, изменение климата сказывается в том числе на живущем во льдах фитопланктоне, которым питается зоопланктон в летние сезоны. Из-за преждевременного таяния сбивается ритм пищевой цепочки. Негативные последствия от этого можно ожидать в Баренцевом море, где ведут промысел компании и граждане из Норвегии и России.

Коч отметил, что быстрее всего температура меняется в районе Шпицбергена. Он указал, что через 20 лет летом арктические льды будут полностью исчезать, и назвал этот факт драматичным.

...

Первоисточник: <https://lenta.ru/news/2020/02/13/teplo/>

Ученые рассказали, как изменение климата отразится на российском земледелии

Будущее России. Национальные проекты, 13/02/2020

ТАСС, 13 февраля. Таяние вечной мерзлоты, а также рост среднегодовых температур сделают примерно 4,2 и 4,3 миллиона квадратных километров территории Канады и России пригодными для выращивания пшеницы, картофеля и ряда других морозостойких сельхозкультур. Об этом пишут ученые, опубликовавшие статью в журнале PLoS One.

"Важно понимать, что эксплуатация этих новых земель может сильно сказаться на климате и экологии всей планеты. В их почвах запасено свыше 177 миллиардов тонн углерода, что сопоставимо с объемом выбросов CO₂, которые США выработают за сто лет. Вдобавок на их территории находятся важнейшие водоразделы, от которых зависит жизнь свыше 1,8 миллиарда людей", — пишут исследователи.

Почти все климатологи сегодня не сомневаются в том, что глобальное потепление существует и что оно радикально изменит облик планеты, если рост температур не

удастся сдержать на отметке в 1,5 градуса Цельсия. Об этом говорят не только сотни компьютерных моделей климата планеты, но и тысячи замеров, полученных при помощи различных климатических спутников, сухопутных метеорологических станций и океанических буйков.

Первыми и главными жертвами этого процесса станут, как уже показывает практика, заполярные регионы Земли и горные ледники. Температура на их территории уже сейчас стала выше на 4–9 градусов Цельсия, чем в прошлые столетия, что уже необратимо приведет к заметному сокращению их площади и высвобождению больших территории Антарктики и Арктики от льда. С другой стороны, потепление Арктики может значительно облегчить жизнь человеку, сделав местные зимы менее холодными, а почвы — доступными для сельского хозяйства. Все это может сделать "необитаемые" регионы Восточной Сибири, Дальнего Востока, Аляски и Канадской Арктики более привлекательными для человека, чем южные регионы Земли, где его жизни будут часто угрожать волны жары и засухи.

Новые территории

Международный коллектив климатологов под руководством Арнаута ван Сусбергена (Arnout van Soesbergen) провел детальные расчеты, в рамках которых ученые оценили, какая часть из этих "новых обитаемых территорий" Арктики, освобожденных от вечной мерзлоты и сурового климата, будет пригодной для сельского хозяйства.

Для этого ученые посчитали то, как изменятся в ближайшие несколько десятилетий температуры почвы и воздуха, а также увлажненность почвы и два десятка других климатических параметров, важных для возделывания злаков и прочих сельскохозяйственных культур.

Опираясь на результаты этих расчетов, ван Сусберген и его команда оценили то, могут ли в подобных условиях расти представители дюжины ключевых сельскохозяйственных культур, начиная с масличной пальмы и заканчивая просом.

Оказалось, что глобальное потепление сделает огромные территории (около 15 миллионов квадратных километров) пригодными для возделывания как минимум четырех морозостойких сельхозкультур: пшеницы, сои, кукурузы и картофеля. В том случае, если Парижские соглашения будут полностью исполнены, их площадь несколько сократится, однако общие тренды и очертания этих территорий будут такими же.

Примерно половина этого прироста придется на Россию и Канаду, чьи фермеры получат возможность расширить свои угодья примерно на четыре миллиона квадратных километров. Менее значимые территории станут пригодными для земледелия в горных регионах на западе США, а также в некоторых уголках Африки и Австралии.

С одной стороны, эксплуатация этих новых земель, как отмечают ученые, поможет обеспечить растущее население планеты пищей и другими важнейшими ресурсами. С другой, подчеркивают они, их неправильное освоение может привести к высвобождению огромных количеств парниковых газов, сейчас запечатанных в запасах органической материи внутри вечной мерзлоты, а также к резким сдвигам в характере течения северных рек и их общему ослаблению. По этой причине их следует осваивать очень осторожно, заключают ван Сусберген и его коллеги.

Первоисточник: <https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucetye-rasskazali-kak-izmenenie-klimata-otrazitsa-na-rossijskom-zemledelii>

Ученые: сегодняшние климатические аномалии не связаны с таянием Арктики

Вести Ямал, 13/02/2020

Рост температур в приполярных регионах, связанный с глобальным потеплением, на данный момент практически не влияет на климатическую систему в умеренных и тропических широтах планеты, сообщает ТАСС со ссылкой на исследование Nature Climate Change.

Ученые пришли к выводу, что многие современные климатические аномалии, в том числе холодные зимы в Евразии, на самом деле почти не имеют никакого отношения к ускоренному таянию Арктики. Сделанные замеры говорят о слабом и крайне эпизодическом влиянии.

Первоисточник:

https://vesti-yamal.ru/ru/vesti_arktiki/uchenye_segodnyashnie_klimaticheskie_anomalii_ne_svyazany_s_tayaniem_arktiki

Энергетика

Якутский газоперерабатывающий завод планирует вдвое увеличить производство СУГ в 2021 году

ТАСС, 13/02/2020

ЯКУТСК, 13 февраля. /ТАСС/. Якутский газоперерабатывающий завод нефтегазового предприятия ОАО "Сахатранснефтегаз" планирует в 2021 году в два раза увеличить производство сжиженных углеводородных газов (СУГ). Это станет возможным после модернизации газофракционирующей установки (ГФУ), сообщил ТАСС в четверг директор компании Владимир Романов.

...

Помимо того, на заводе планируется установка по производству сжиженного природного газа (СПГ), которая позволит обеспечить газом удаленные села в Якутии, где не могут провести магистральный газопровод из-за больших расстояний. Проектирование установки начнется в этом году, реализация запланирована в 2023 году. "Такие населенные пункты есть вдоль ФАД "Вилюй", мы в первую очередь хотим заняться газификацией пяти населенных пунктов после появления нового продукта. Это Магарас, Орто-Сурт, Лекечен, Илбенге, Эбя (находятся в Горном и Вилюйском районах в Якутии). В том числе в рамках работы с правительством рассматриваем возможность газификации удаленных населенных пунктов как Тикси (поселок в Булунском районе, относится к арктическим)", - сказал Романов. Кроме того, сжиженный природный газ представляет интерес как газомоторное топливо для большегрузной и железнодорожной техники, для выработки электроэнергии в качестве топлива для дизельных комплексов.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/ekonomika/7750163>

Региональное представительство на Конференции Арктика-2020

Neftegaz.RU, 13/02/2020

...

Конференция «Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов» ежегодно вызывает повышенный интерес представителей регионов, заинтересованных в вопросах добычи, разработки месторождений, в том числе в Арктической зоне.

О своем участии в Конференции уже заявили Губернатор Чукотского автономного округа Роман Валентинович Копин, Заместитель губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Александр Владимирович Калинин, Глава города Норильска

Ринат Вячеславович Ахметчин, Руководитель администрации городского округа «Воркута» Игорь Валерьевич Гурьев, Глава администрации города Мурманска Евгений Викторович Никора, Глава администрации города Нарьян-Мар Олег Онуфриевич Белак, Глава Окружной администрации г. Якутска Сардана Владимировна Авксентьева, руководители представительств Чукотского автономного округа, ЯНАО в г. Москве, руководители представительств Красноярского и Камчатского края при Правительстве РФ.

...

Первоисточник: <https://neftegaz.ru/news/exhibitions/524492-regionalnoe-predstavitelstvo-na-konferentsii-arktika-2020/>