



Государственная комиссия
по вопросам развития Арктики

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

06/07/2020

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

06/07/2020

Оглавление

Политика

[Эксперт: Объединение НАО и Архангельской области все равно состоится. Неофициально](#)

[Кому отвечать за провал голосования в НАО](#)

[Отставить Бездудного — минимизировать последствия провала в Ненецком АО](#)

[Андрей Чураков \(Архангельск\): У идеи объединения НАО и Архангельской области с самого начала не было ответа на главный вопрос – зачем это делать](#)

[«Изменения во власти Ямала уже начались. Это необходимо»](#)

Международные отношения

[Норвегия недовольна, что в России появится самый большой в истории атомоход "Лидер"](#)

[Пару соображений об Арктике](#)

[Какой будет интернационализация Арктики?](#)

Наука, культура и образование

[Реставраторы Северного флота восстанавливают истребитель «Аэрокобра»](#)

[Эксперт: арктической станции "Остров Самойловский" в Якутии необходим особый статус](#)

[Большая арктическая регата сделает остановку у крепости Орешек](#)

[Испытание Севером. Почему Арктика – страна особого качества прозрачности](#)

[Победителей конкурса «Команда Арктики» объявят в ходе онлайн встречи 14 июля](#)

[«Утро» началось. Ямал представил арктическую видеовизитку \(видео\)](#)

[В САФУ открыли лабораторию истории и социологии Второй мировой войны в Арктике](#)

[Для юных норильчан организуют онлайн-экспедиции по Таймыру](#)

Национальные проекты

[МФТИ и МГТУ им. Н.Э. Баумана поддержали создание научно-образовательного центра «Север: территория устойчивого развития»](#)

Оборона и безопасность

[Норвежские истребители сопровождали российские Ту-142 во время 12-тичасового полёта над водами Баренцева, Норвежского морей и Северо-восточной Атлантики](#)

[Sohu: арктическая игра закончилась поражением США после появления российского Ка-29](#)

[Сухопутная логистика как составляющая боеготовности флота](#)

[Атомная подлодка «Князь Владимир» прибыла в Гаджиево](#)

[Мощный щит: чем защищена Россия от удара США через Северный полюс \(ФОТО, ВИДЕО\)](#)

Промышленность и технологии

[Салехардский комбинат увеличит в 2020 году выпуск рыбных консервов на 20%](#)

[Беспилотные технологии в Арктике](#)

[В чем уникальность строящейся в России самодвижущейся платформы «Северный полюс» \(видео\)](#)

[Ростехнадзор приостановил работу шести объектов НТЭК "Норникеля"](#)

Судостроение

[На дальневосточной верфи "Звезда" планируют расширить линейку строящихся ледоколов](#)

[Яхту-ледокол Олега Тинькова спустили на воду](#)

[Россия построит два научных судна для работы в Арктике за 25 млрд руб. к 2025 г](#)

Северный морской путь

[В структуре госкомиссии по Арктике создадут рабочую группу по Севморпути](#)

[Из Кореи в Иркутскую область – только по Северному морскому пути](#)

Социально-экономическое развитие

[Ученые выявили влияние роста зарплат в регионах на миграцию на Север](#)

[Депутаты приняли поправки в бюджет НАО на 2020 год с дефицитом 3,1 млрд рублей](#)

Транспортные системы

[Мосту через реку Пур выбрали название](#)

["Победа" открыла регулярный рейс Мурманск - Сочи](#)

Экология

[Власти НАО оценивают ущерб, нанесенный тундре защитниками природы](#)

[Как Норильская катастрофа скажется на Российской Арктике](#)

[Синоптики спрогнозировали появление «теплового купола» над Арктикой](#)

[Из Мурманской области за год вывезли четыре эшелона отработавшего ядерного топлива](#)

[Когда почва уходит из-под ног. Какие уроки извлекут из норильской аварии?](#)

[Из первозданных лесов восточной части Лешуконского района вернулась экспедиция Всемирного фонда дикой природы](#)

[Более 182 тыс. тонн загрязненного грунта вывезено с места разлива топлива под Норильском](#)

Энергетика

[Подписан контракт на строительство терминала СПГ «Утренний»](#)

Разное

[Арктика сегодня: заявки инвесторов, рыба и вечная мерзлота](#)

Политика

Собеседник, 03/07/2020

Ненецкий автономный округ окончательно отказался от объединения с Архангельской областью, объявил ВРИО главы НАО Юрий Бездудный.

...

– Явка и результат во многом связаны с непринятием в НАО идеи объединения, – объяснил генеральный директор Института региональных проблем Дмитрий Журавлев. – Губернатор же не просто так выступил. Он посмотрел на результаты. Однако все, что предполагает объединение, все равно будет. Что нам сказал глава НАО? Объединяться не будем, но экономические вопросы по освоению Севера будем решать вместе с Архангельском. Это называется, что головой о печку, что печкой о голову.

По словам Дмитрия Журавлева, протестный результат вряд ли можно было ожидать в соседних Архангельской области и республике Коми, где была проблема Шиеса. – Все-таки не нужно воспринимать это голосование, как оценку местной власти. К объединению регионов оно тоже не имеет никакого отношения, но поскольку и там, и там речь об изменении Конституции, в головах это как-то склеилось.

Первоисточник:

https://sobesednik.ru/politika/20200703-ekspert-rasskazal-cto-obedine?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyar

Кому отвечать за провал голосования в НАО

NEWS.ru, 03/07/2020

На фоне бравурных отчётов о поддержке россиянами пакета конституционных поправок выделяются своим сдержанным отношением к обновлению Основного закона северяне и дальневосточники. На севере России жёстче всех отреагировали на предлагаемую реформу жители Ненецкого автономного округа. Именно там, в регионе вечной мерзлоты, сработало то, чего больше всего опасались организаторы плебисцита в президентской администрации. Избиратель своим голосованием выразил не неприятие каких-то определённых поправок (кто у нас их внимательно изучал), а продемонстрировал своё разочарование сложившейся ситуацией в целом.

...

Парадокс же заключался в том, что НАО, являясь самостоятельным субъектом РФ, в то же время входит и в Архангельскую область. Такая вот матрёшка. Но вот денежки врозь — бюджеты у всех свои. И жителям округа так и не смогли предъявить аргументы, подтверждающие лично для них пользу от такого укрупнения. В результате процесс был заморожен, а в ходе плебисцита негативная позиция жителей ещё раз была подтверждена демонстративным образом. И власти НАО были вынуждены заявить, что регион полностью отказался от идеи объединения с Архангельской областью.

И вот теперь возникает вполне логичный аппаратный вопрос: а кто персонально должен ответить за такой местный провал столь важного для Кремля мероприятия?

Формально округ возглавляет Юрий Бездудный, который, однако, получил свой пост врио главы региона только в апреле текущего года. И ему ещё предстоит пройти через горнило выборов, поскольку объединение так и не состоялось. Однако такой провальный результат, один на всю огромную страну, ставит ребром вопрос о том, насколько он авторитетен в НАО, пользуется ли каким-то доверием у населения.

Но вот парадокс. До него в НАО командовал Александр Цыбульский, который ныне врио главы Архангельской области. Уж ему-то следовало знать о тонкостях настроений в округе. Тем более что там по-прежнему на местах его кадры. Но знание местной специфики не удержало его от топорной попытки слияния. Считается, что в трудном для центра регионе, взбудораженном планами организации московской свалки, новый врио хотел окончательно смирить местные настроения, не только поставив крест на мусорном полигоне у станции Шиес, но и проведя объединение, которое сулило большие дивиденды как раз архангелогородцам.

Так что ныне не простой вопрос, кто несёт в большей степени моральную ответственность за такие царящие в НАО настроения и оппозиционный дух. Бывший начальник или его свежий преемник. Тем более что оба ещё не избраны...

Первоисточник:

https://news.ru/politics/komu-otvechat-za-proval-golosovaniya-v-nao/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyande

REGNUM, 03/07/2020

Главный исполнитель объединения Архангельской области и НАО в округе Юрий Бездудный заявил, что оно окончательно отменяется.

...

Очевидно, таким «разворотом на 180 градусов» Ю. Бездудный надеется быть избранным в сентябре 2020 года.

...

Ослабленный, озабоченный выживанием, неспособный вернуться к вопросу объединения, Юрий Бездудный более нужен нарьянмарской элите — как символ и гарантия их победы над Москвой. Она, скорее всего, осенью изберет Юрия Васильевича. В этой ситуации Кремлю удобнее заменить Ю. Бездудного, минимизировав последствия летнего провала, и одновременно сохранив возможность вернуться с «новым лицом» к тому же вопросу. В ситуации возникшего протеста здесь требуется целеустремленный политик, способный уважительно, но твердо погасить протестные настроения и провести работу по интеграции интересов элиты НАО в Архангельскую область. Опыт замены врио губернатора до выборов в России имеется — в Астрахани и Калининграде.

Первоисточник: <https://regnum.ru/news/polit/3001595.html>

Андрей Чураков (Архангельск): У идеи объединения НАО и Архангельской области с самого начала не было ответа на главный вопрос – зачем это делать

Давыдов.Индекс, 03/07/2020

...

Вчерашнее заявление Юрия Бездудного и его уверение в том, что тема объединения закрыта, связано, прежде всего, с результатами голосования. Я, честно говоря, сам не ожидал, что жители НАО откажутся признавать новую редакцию Конституции. На самом деле, этот отказ создал очень серьезный правовой инцидент.

У нас один субъект федерации отказался признать поправки. Получилась правовая коллизия- новая редакция Конституции стала нелегитимной на территории одного

субъекта РФ, который в свое время наряду с остальными субъектами РФ подписывал федеративный договор. Я думаю, что осознание данной коллизии вчера вынудило руководство искать какие-то срочные пути решения для того, чтобы хотя бы как-то сгладить сложившуюся ситуацию.

У идеи объединения НАО и Архангельской области с самого начала не было ответа на главный вопрос – зачем это делать? Фактически голосование 1 июля показало Бездудному, что не так-то просто объединить два региона. Одного желания руководства для этого недостаточно.

Первоисточник:

https://davydov.in/politics/andrej-churakov-arxangelsk-u-idei-obedineniya-nao-i-arxangelskoj-oblasti-s-samogo-nachala-ne-bylo-otveta-na-glavnyj-vopros-zachem-eto-delat/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyand

«Изменения во власти Ямала уже начались. Это необходимо»

URA.ru, 03/07/2020

Власти Ямала не будут сокращать летнюю программу дорожного строительства и благоустройства в городах, несмотря ни на пандемию коронавируса, ни на ожидаемое падение доходов бюджета. Об этом в интервью URA.RU рассказал губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов.

Сам он готовится к августовской поездке по главной дороге округа, рассчитывая в каждом населённом пункте провести открытую встречу с земляками. Как Ямал пережил пандемию коронавируса, чему научились власти, какие планы скорректировали, как реагировали на вызовы: от передачи «Столицы Арктики» Мурманску до коррупционных скандалов в Пуровском районе — читайте в интервью. ...

— Из имиджевого неприятного для ямальцев за время пандемии — название «Столица Арктики» ушло мурманскому ТОРу. Хотя мы привыкли считать столицей Салехард.

— Я не стал бы преувеличивать юридическое название территории опережающего развития. Может, я сейчас кого-то расстрою, но лично я убеждён, что столицей Российской Арктики является Архангельск — центр русского Севера. Да, наш Обдорск — один из первых городов за Уралом, он отметит в этом году 425 лет. При этом Мурманск — база могучего Северного флота, крупнейший незамерзающий порт, стратегический оплот страны на Севере. Ямал — безальтернативный экономический центр, здесь создаётся больше половины валового регионального

продукта Арктической зоны. Но с точки зрения собственной культуры, архитектуры, искусства, истории — наиболее самобытен Архангельск.

Мне больше импонирует не конкуренция между арктическими регионами, а эффективное сотрудничество. Например, один из основных проектов мурманского ТОРа — центр судостроения, где будут создаваться платформы для ямальского завода. Аналогично, как порты Мурманска и Архангельска были задействованы при строительстве Сабетты.

— Осенью на Ямале выборы: в Законодательное собрание. Существует большой запрос на обновление: и на уровне регионального парламента, и в муниципалитетах. Пуровский сотрясают скандалы, глава Нового Уренгоя — просто рекордсмен в должности.

— Вы знаете, я не сторонник резких решений, и в целом вся ямальская команда доказала, что она эффективна и работоспособна. Но изменения — это нормальный, естественный процесс. Они уже начались. Окончательное же решение будет за людьми: за тем, окажут ли они доверие, или выявится повышенный антирейтинг. Давайте дождемся результатов выборов.

— В Салехарде видят, как Вы ходите по городу с новым главой Алексеем Титовским. Он — удачный пример смены мэра?

— Я вижу, что Алексей реально хочет добиться результата. Когда мы вместе заходим в какие-то учреждения, люди нас встречают, и мне приятно слышать, что горожане старшего возраста хорошо знакомы с его родителями, которые многие годы были врачами в городской больнице. Кому-то покажется это небольшой деталью, но, на мой взгляд, это дорогого стоит.

Программы развития, которые сегодня воплощаются в жизнь в городе, направлены на то, чтобы город хорошел, и я всецело их поддерживаю. Я вижу, что Алексей искренне относится к своему делу, каждые выходные он на работе.

В Салехарде до сих пор один из самых острых вопросов — аварийное жильё, и мы подходим к нему радикально, будем строить беспрецедентно много новых домов, чтобы не точечно решать проблему, а сделать серьёзный шаг.

Будем менять подход к содержанию городского хозяйства. Мы увлеклись процессом сметных расчётов по федеральным справочникам и не видим простых истин, что снег должен быть убран, а человек за рулём трактора должен получать нормальную зарплату. Бумажные расчёты приводят к тому, что в снежный год не хватает средств на уборку. С учётом сложностей прошедшей снежной зимы в новом

2020—2021 году мы поменяем систему: решили на примере Салехарда выработать такую модель управления, чтобы у всех, от простого работника до инженера, повысилась заработная плата, и город при этом был убран лучше.

...

Первоисточник: <https://ura.news/articles/1036280578>

Международные отношения

Норвегия недовольна, что в России появится самый большой в истории атомоход "Лидер"

TerrNews, 03/07/2020

В освоении Арктики Российской Федерации нет равных, хоть тщательное изучение арктического пространства находится в приоритете у многих стран.

И дело, скорее всего, не в том, что они планируют раскрыть какие-нибудь тайны планеты. Причина гораздо банальнее - это поиск и освоение природных ресурсов. Стоит учесть тот факт, что на планете практически не осталось мест, где бы не была произведена разведка природных ископаемых. Только мировой океан, да арктические льды пока не целиком исследованы учеными. Как уже написано выше, Россия всегда принимала активное участие в освоении полюса холода. Некоторое время назад появилась информация о том, идут полным ходом работы по строительству на одном из заводов атомного ледокола с красноречивым названием "Лидер". Окончание работ планируется на 2028 год, а при этом стоит заметить, что "Лидер" станет самым большим атомоходом в мировой истории, который будет способен развивать высокую скорость.

Работы по осуществлению этого арктического проекта доверены компании "Атомфлот". Хотя подобных производств в российской истории еще не было, шансы на успешную реализацию проекта специалисты оценивают очень высоко. Новость о российском арктическом проекте мигом обошла основные информационные порталы мира. Комментарии последовали прежде всего из стран, которые жестко конкурируют с Российской Федерацией за освоение арктических территорий. Отдельно стоит отметить негативную реакцию Норвегии. Скандинавы высказались в том духе, что начало работ по созданию атомохода во время грядущего мирового экономического кризиса большая ошибка. Тем не менее они отдают должное грандиозности замысла русских. Разработка таких проектов показывает

стремление России по-новому смотреть на свою роль в освоении арктических льдов и упрочить лидерство в этой гонке.

Первоисточник: <https://terrnews.com/exclusives/262191-norvegija-nedovolna-chto-v-rossii-pojavitsja-samyj-bolshoj-v-istorii-atomohod-lider.html>

Пару соображений об Арктике

ИА NewsFront, 04/07/2020

Простая предыстория — в Арктический совет входят восемь приарктических стран: Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия, Швеция.

Специальный статус постоянных участников Арктического совета даёт право принимать решения вместе с правительствами странами-участниками Арктического Совета.

При этом есть страны-наблюдатели. Это Великобритания, Германия, Испания, Италия (временный статус до следующего совещания министров), Китай (также имеет временный статус до следующего совещания министров), Республика Корея (временный статус до следующего совещания министров), Нидерланды, Польша, Франция, Япония, Индия, Сингапур, Швейцария.

Однако Китай, имеющий временный статус в Арктическом совете, проявляет наибольшую активность в формировании своей зоны ответственности в Арктике. Простой пример: проекте «Ямал СПГ», доля китайских инвестиций — 30%, из них 20% приходится на Китайскую национальную нефтегазовую корпорацию и еще 9,9% на Фонд Шелкового пути.

Напомню, в январе 2018 года Госсовет КНР издал отдельную Белую книгу по политике в Арктике, где указано, что Китай планирует совместно с другими государствами создавать морские торговые маршруты в рамках инициативы «Полярный шелковый путь». Там же подчеркивается, что Китай собирается самостоятельно добывать в Арктике нефть, газ, минеральные ресурсы и неископаемые виды топлива.

Сегодня Китай становится лидером по строительству ледокольного флота. У КНР уже есть три ледокола в составе ВМФ, причем два из них достаточно новые и введены в эксплуатацию в 2016 году.

В 2014 году китайская судостроительная корпорация CSIC (China Shipbuilding Industry Corporation) создала научно-исследовательский институт НИИ-719 для разработки гражданской АЭУ. Спустя три года Китайская национальная атомная корпорация сообщила, что этот институт завершил разработку техпроекта первой китайской плавучей атомной электростанции.

Тогда же CNNC объявила тендер на проектирование и строительство первого в КНР ледокольного судна с ЯЭУ. Судно должно обеспечить Китаю возможность освоения новых транспортных коммуникаций, в том числе на маршруте через центральную часть Северного Ледовитого океана.

При этом, весь будущий ледокольный флот Китая очень уж похож на классическую советскую «Арктику». Водоизмещение как и у нашей «Арктики», 30 тыс. тонн и остальные параметры тоже точь в точь наша «Арктика» длина 152 метра, как ширина 30, метров, мощность двух реакторов 2×25 МВт.

Китайская сторона всякое заимствование у России отрицает.

Мой вывод прост: в ближайшее время будет разворачиваться серьёзная схватка за Арктику и мне видится, что противостояние будет куда более сложным, нежели «вечное» противостояние России и США. Китай очень быстро сможет нарастить силы ледокольного флота и уже в ближайшее время стать лидером по количеству ледоколов.

Пока мы имеем хорошую «фору» в Арктике и это нужно использовать. Второго шанса нам никто не даст.

Сергей Судаков

Первоисточник: <https://news-front.info/2020/07/04/paru-soobrazhenij-ob-arktike/>

Какой будет интернационализация Арктики?

Go Arctic, 05/07/2020

По мере освоения Арктики, будет расти ее интернационализация. Основное отличие арктических от неарктических стран заключается в концептуальном подходе к статусу территории и освоению ресурсов. Россия, как и Канада, заинтересована лишь в частичной интернационализации Арктики, но именно этот вопрос может стать ключевым для арктической конфигурации и возможных международных конфликтов.

Китай – за, и Сингапур тоже

Все неарктические государства, естественно, выступают за полную интернационализацию Арктики, под которой чаще всего понимается освоение пространств и ресурсов региона. Геополитическое положение США (наличие Аляски) явно не соответствует амбициям этой страны, и Вашингтон, в общих чертах, также поддерживает интернационализацию Арктики.

Китай, рассматривающий Арктику, как путь укрепления своей энергетической безопасности (добыча редкоземельных ресурсов и углеводородов), а также как способ выстроить новую транспортную логику через Северный морской путь, безусловно, поддерживает интернационализацию. Менее влиятельные акторы, такие, как Южная Корея и Сингапур, которые имеют статус наблюдателей в Арктическом совете, выступают за максимальную интернационализацию.

Впрочем, интернационализация – интернационализации рознь. Например, подход Индии, которая обладает статусом наблюдателя в Арктическом совете, отличается от китайского. Индия, а priori не имеющая ярко выраженных арктических интересов в силу географического положения, выступает за превращение Арктики в «мировой заповедник» (этот подход близок к тезисам Греты Тунберг).

Китай придерживается не экологического, а эксплуатационного (освоение ресурсов на благо человечества) подхода, но, в целом, он более гибок. Пекин уже продемонстрировал свою живучесть и умение инкорпорироваться в социально-экономические процессы в рамках различных правовых режимов. Об этом, например, свидетельствуют успехи китайской приарктической дипломатии в Исландии и Гренландии. Поэтому, вероятнее всего, Китай не будет педалировать тему с максимальной интернационализацией Арктики. По ключевому для Пекина вопросу – Северному морскому пути – Китаю легче договорится с Россией напрямую.

Россия и Канада: общность подходов и разжигающие противоречия

Канада считает Северо-Западный проход своими внутренними территориями. Россия аналогично считает Северный морской путь своим. Однако это не устраивает США, которые формируют очаги противоречий, в том числе и публично, с помощью экспертного сообщества.

Эксперты в США активно пишут о военных угрозах Канаде со стороны России. Отмечается, что Североамериканское командование по аэрокосмической обороне (NORAD) сейчас не в состоянии отслеживать, например, российские бомбардировщики, до тех пор, пока они не окажутся в непосредственной близости

от ракет.

Еще одна тема, подливающая масла в огонь, – территориальные споры в Арктике. Речь идет о хребте Ломоносова (подводный хребет в Северном Ледовитом океане), который Канада считает своей территорией.

Стратегически у России и Канады, действительно, общий взгляд на интернационализацию Арктики, но позиция Оттавы подвержена сильному влиянию Вашингтона, что может помешать единой позиции двух самых больших по площади стран мира.

США давят на интернационализацию

США активно выступают за интернационализацию. В частности, в 2012 году госсекретарь Х. Клинтон обсуждала интернационализацию Арктики с руководством Норвегии. Это выводит на первый план разговор об Арктическом совете.

Интернационализация Арктики приведет к тому, что ресурсы и преимущества от освоения региона будут получать все, а издержки – только арктические страны. Россия поддерживает интернационализацию в нескольких направлениях – инвестиции (прежде всего, проекты в сфере энергетики), научно-техническое сотрудничество и Северный морской путь.

Россия выступает за единый подход к обеспечению трасс Северного морского пути своими ледовыми лоцманами, а также подготовки, аттестации и сертификации специалистов. Эти направления интернационализации Москва будет поддерживать, а вот расширение влияния транснациональных корпораций и свободный доступ к Арктике всех подряд – нет.

Возрастающее влияние Арктики требует соответствующего институционального оформления. Арктический совет – это ключевая международная организация, занимающаяся проблемами Арктики. Для сохранения арктического баланса влияние этой организации – определяющее.

Учитывая значение Арктики, логичным выглядит расширение группы семи G-7 до включения в нее арктической пятерки. Помимо Канады и США, речь идет о включении России, Норвегии и Дании. Как бы то ни было, G-7, претендующей на роль мирового координационного центра, придется больше обсуждать арктические вопросы уже в ближайшие 5-10 лет.

Североевропейские страны (Норвегия, Швеция, Дания, Финляндия), так же как и Россия, выступают против размывания роли Арктического совета, даже несмотря на позицию США. Поэтому более правильным путем эволюции международных

институций было бы расширение участников G-7 и включения в нее России, а также, возможно, Норвегии и Дании.

Максимальная интернационализация Арктики, несмотря на попытки США, не отвечает стратегическим интересам большинства стран Арктического совета, поэтому перспективы у этой инициативы пока туманны.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/work/kakoy-budet-internatsionalizatsiya-arktiki/>

Наука, культура и образование

Реставраторы Северного флота восстанавливают истребитель «Аэрокобра»

Go Arctic, 05/07/2020

Специалисты музея Военно-воздушных сил Северного флота в посёлке Сафоново (Мурманская область) планируют восстановить американский истребитель P-39 «Аэрокобра», поставившийся в Советский Союз по программе «Ленд-лиз», сохранив на 95 процентов его аутентичность, рассказали в пресс-службе Северного флота.

Как подчеркивается в сообщении, не исключено, что «Аэрокобра» сможет летать. Двигатель, на сборку которого ушло порядка четырёх лет, находится в рабочем состоянии.

В настоящее время уже готово основание. Сейчас основные усилия сконцентрированы на сборке кабины. Восстановить машину полностью реставраторы планируют к 2022 году.

Уникальный исторический экспонат времен Великой Отечественной войны, который пролежал на дне озера в Мурманской области 72 года, водолазы Северного флота подняли на поверхность в июне 2017 года.

...

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/restavratory-severnogo-flota-vosstanavlivayut-istrebitel-aerokobra/>

Эксперт: арктической станции "Остров Самойловский" в Якутии необходим

ТАСС, 03/07/2020

НОВОСИБИРСК, 3 июля. /ТАСС/. Арктической станции "Остров Самойловский" Института нефтегазовой геологии и геофизики (ИНГГ) Сибирского отделения РАН, о проблемах с финансированием которой сообщал председатель СО РАН Валентин Пармон, необходимо придать особый статус. Об этом сообщил ТАСС научный сотрудник института, руководитель центра Леонид Цибизов.

30 июня на заседании президиума РАН председатель СО РАН Валентин Пармон сообщил, что станции "Остров Самойловский" нужны средства на поддержание работы. По его словам, если станция будет заморожена, возобновить работу она уже не сможет. Президент Академии наук Александр Сергеев предложил Пармону обсудить этот и другие вопросы с министром науки и высшего образования РФ Валерием Фальковым.

"В нашем мире современном такие объекты - очень нетипичные научные объекты. Их мало, и они требуют особого подхода, причем не только с точки зрения финансирования, а для обеспечения каких-то регулирующих норм. Эта станция - крупный научный центр, и она не очень вписывается в существующий формат, это не обсерватория, не стационар. Она нуждается в особом статусе", - сказал Цибизов.

По его словам, в настоящее время станция является частью ИНГГ СО РАН. При этом, отделять ее от института ученый считает нецелесообразным.

...

Первоисточник: <https://nauka.tass.ru/nauka/8875929>

Большая арктическая регата сделает остановку у крепости Орешек

Санкт-Петербургские ведомости, 03/07/2020

Шлиссельбургская крепость Орешек станет остановкой для участников самого северного парусного соревнования – Большой арктической регаты, сообщили в пресс-службе правительства Ленинградской области.

Завтра, 4 июля, Большая арктическая регата стартует в Петербурге, ее маршрут пройдет через Ленинградскую, Архангельскую и Мурманскую области, Республику Карелия и Ненецкий автономный округ.

Это путешествие представляет из себя гонки на яхтах, научно-исследовательскую экспедицию и культурные события. В проекте принимают участие ученые, общественные деятели, спортсмены и бизнесмены.

«Никогда прежде любители приключений, учёные исследователи и профессиональные спортсмены не объединялись под парусом в арктических водах. В то время как России принадлежит треть Арктики, огромная часть нашей страны в XXI веке для большинства ее жителей остается фактически «белым пятном». Мы раскрасим ее нашими парусами», - отметили организаторы.

Ход соревнований будет транслироваться онлайн.

Первоисточник: <https://spbdnevnik.ru/news/2020-07-03/bolshaya-arkticheskaya-regata-sdelaet-ostanovku-u-kreposti-oreshek>

Испытание Севером. Почему Арктика – страна особого качества прозрачности

АиФ Санкт-Петербург, 03/07/2020

В Кремле сразу после парада Победы, состоявшегося 24 июня, прошла торжественная церемония вручения Государственных премий России в области науки и технологий за 2019 год. Одним из лауреатов стал директор Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера), член-корреспондент РАН Андрей Головнев.

...

Елена Данилевич, SPB.AIF.RU: Андрей Владимирович, в ответном слове, когда глава государства вручил почетные знаки отличия, вы сказали, что из Арктики хорошо видно все человечество. Что имеется в виду?

Андрей Головнев: Я сорок лет провел в экспедициях на Ямале, Таймыре, Чукотке, Якутии и со всей ответственностью могу сказать: Арктика - страна не белого безмолвия, а особого качества прозрачности. Там сразу понятно, кто не сдрейфит, подставит плечо. Будет скрипеть зубами, но справится с трудностями, выручит товарищей. И также ясно проявляются подлость, трусость, моральная пустота. Испытание Севером проходят не все: часто вопросы там ставятся ребром, а природа бросает невероятные вызовы. Причем это относится не только к людям, но и предприятиям. Они ведут строительство, добывают ископаемые, и такое вторжение нередко оборачивается проблемами для этой сильной, скованной вечной мерзлотой

и в то же время хрупкой земли.

- В своих книгах вы пишете, что коренные народы Севера отличаются уникальными качествами. Какими именно?

- Таких свойств много, но я бы выделил два. Первое: они очень самостоятельны. Их численность невелика, но вековые устои, культурное наследие, традиции помогают выжить. В 1990-е, например, когда сломался СССР и для многих жителей больших городов это обернулось катастрофой, те же оленеводы не стали паниковать. Они быстро нарастили стада вплоть до перепроизводства.

И поднялись, вписались в экономику, причем без посторонней помощи. Хотя лишились всех привычных отношений, связанных с советской плановой системой. Честно говоря, не знаю другой такой отрасли, которая бы развивалась, ничего не воруя, не перепродавая, используя только собственные ресурсы.

Второе: хорошо развитая мобильность. Для них комфорт - в движении, а переезд не хлопоты, напряжение, а радость. Поделюсь личным опытом. Я тоже люблю быстро двигаться, и мы не раз устраивали с северянами соревнования. Чукчам проигрываю всегда. Вот кто ходоки! Их предки умели бегать так, что загоняли дикого оленя, и это на генетическом уровне передалось современным кочевникам.

- По вашим словам, бег считается на Чукотке едва не главным достоинством. Эта особенная философия задает и качество всей жизни.

- Кочевники постоянно передвигаются, охватывают большие пространства, но не наносят вред окружающей среде. По сравнению с этим многое, что делают наши добывающие компании, тяжеловесно, неуклюже и довольно критично для экологии. В своей речи перед президентом я говорил, что технологически подкованным промышленным гигантам нужно брать у кочевников уроки. Мобильности, быстрого реагирования и бережного отношения к природе.

...

Человечество сегодня ведет оседлый образ жизни, и это преподносится как великое преимущество. В итоге половину жизни мы сидим, другую - лежим. Лежа отдыхаем от сидения. Более того, нас «приземлить» стремится и прогресс. В XXI веке изобрели технологии, позволяющие в считанные секунды очутиться на другом конце планеты. Даже летать человечество научилось сидя. Кажется, комфортно и удобно. Но люди, порой неосознанно, бунтуют против такого образа жизни, что ярко проявляется в постоянном желании миллионов путешествовать. Этим вызван и бум в туризме пенсионеров. Заработанные средства они тратят не на покой и

благополучие. Наоборот - развивают активность, ездят в другие города и страны. Подсознательно чувствуя, что удовольствие именно в движении, ведь человек - существо мобильное, Homo mobilis.

...

- Увидеть суровую красоту Арктики сегодня хотят многие. Их везут ледоколы, проложен и Северный морской путь. А в тундру ездят не только на собаках и оленях, но и вездеходах. Теперь в моде экстрим, преодоление трудностей, хотя современные «первооткрыватели» желают при этом получать и привычные блага цивилизации. Соответственно, нужны инфраструктура, хорошие гостиницы и подъездные дороги. Кочевники тоже пытаются быть в тренде. Могут принять заказ по мобильному телефону, сыграть свадьбу в национальном стиле, показать особенности жизни в чуме. Все чаще предлагают свои услуги и шаманы.

Многое в культуре Севера становится сувениром, и это можно оценивать по-разному. С одной стороны надо гордиться, что этнография востребована. С другой - появляется тревога. Ранее священные вещи и понятия теперь - в ассортименте, пожалуйста, пользуйтесь. У меня от этого щемит сердце.

Что касается организационных моментов, я бы предложил руководителям северных регионов - Якутии, Чукотки, Камчатки, Архангельской области - заключить между собой договор, где бы прописали, в том числе, развитие арктического туризма. Это позволит больше действовать самостоятельно и добиться прорыва в отрасли.

...

Первоисточник:

https://spb.aif.ru/society/people/ispytanie_severom_pochemu_arktika_strana_osobogo_kach

Победителей конкурса «Команда Арктики» объявят в ходе онлайн встречи 14 июля

Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, 03/07/2020

Победители конкурса “Команда Арктики” будут названы 14 июля 2020 года во время онлайн-встречи участников конкурса с Заместителем Министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александром Крутиковым и генеральным директором Агентства по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке и Арктике Сергеем Ховратом. Приглашения на встречу будут направлены адресно всем участникам конкурса по электронной почте.

На данный момент отборочная комиссия определила 30 участников конкурса, которым будет предложено трудоустройство, стажировка или прохождение практики, а также вручены памятные призы от генерального партнера конкурса - Центра стратегических проектов.

Все участники конкурса будут награждены сертификатами от Минвостокразвития России и Агентства по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке и в Арктике.

Для всех участников конкурса организаторы планируют проводить вебинары, мастер-классы по саморазвитию, проектному управлению и по выбранным темам самими участниками. Вся актуальная информация о мероприятиях для участников конкурса будет публиковаться в закрытом Telegram-канале участников конкурса "Команда Арктики".

...

Первоисточник: <https://minvr.ru/press-center/news/26434/>

«Утро» началось. Ямал представил арктическую видеовизитку (видео)

Север Пресс, 03/07/2020

Сегодня, 3 июля, состоялось онлайн-открытие форума молодежи УрФО «Утро 2020». В этом году в нем принимают участие 1420 человек. Образовательная программа распределена на 12 тематических площадок, организаторами которых стали все регионы Уральского федерального округа.

Прямая трансляция открытия форума велась в соцсети «ВКонтакте». В адрес участников прозвучали приветствия от организаторов и гостей мероприятия, также все регионы УрФО представили свои визитки. Делегация Ямала в видеоролике рассказала о достопримечательностях и проектах округа, а губернатор арктического региона Дмитрий Артюхов пожелал молодежи удачи и реализации намеченных планов.

...

По данным организаторов, в трехдневной интенсивной онлайн-программе запланировано более 150 образовательных, культурных, спортивных и развлекательных событий по 12 площадкам. Участников ждут утренние онлайн-зарядки со звездами спорта, воркшопы для проработки актуальных в регионах инициатив. Ямал в этом году отвечает за работу двух тематических площадок —

«Урал туристический» и «Урал цифровой».

Первоисточник: <https://sever-press.ru/2020/07/03/utro-nachalos-jamal-predstavil-arkticheskiju-videovizitku/>

В САФУ открыли лабораторию истории и социологии Второй мировой войны в Арктике

Регион 29, 05/07/2020

В Северном (Арктическом) федеральном университете открылась лаборатория истории и социологии Второй мировой войны в Арктике. Об этом сообщает пресс-служба вуза.

— Лаборатория истории и социологии Второй мировой войны в Арктике создана при кафедре отечественной истории. В её основу легли наработки, собранные в рамках пятилетнего проекта «Повседневная жизнь в Баренц-регионе Второй мировой войны и последующие годы». Это был масштабный проект в партнерстве со Скандинавскими странами. Мы собрали более 200 интервью с участниками войны, опубликовали в Университете Тромсё ряд статей и коллективную монографию по истории повседневности, куда вошли работы ведущих специалистов из университетов Норвегии, Финляндии, Швеции, Англии и Дании, — рассказал заведующий лабораторией, доктор наук, профессор Михаил Супрун.

...

Основу исследовательского коллектива Лаборатории истории и социологии Второй мировой войны в Арктике составят историки и социологи, специализирующиеся на этой теме. К исследовательской работе привлекут студентов, магистрантов и аспирантов САФУ и НИУ ВШЭ. В рамках проекта будет создан сайт, посвящённый истории Второй мировой войны в Арктике, где также будут опубликованы результаты исследований.

Первоисточник: <https://region29.ru/2020/07/05/5f01f3e7de2e0176bf053892.html>

Для юных норильчан организуют онлайн-экспедиции по Таймыру

Go Arctic, 05/07/2020

Музей Норильска запускает новую программу экспедиций-квестов «Музей и его команда», сообщается на сайте музея. С 6 июля юных норильчан ждёт дружелюбное виртуальное пространство, где они смогут найти новых друзей и

провести свободное время с пользой. Обновленный маршрут рассчитан для детей 7-11 лет.

Каждый день будет наполнен командными играми, свежими впечатлениями и интересным общением. Встречи с музейными педагогами пройдут на современных интернет-платформах с занимательными аудио-, видео- и фотозаданиями на фантазию и смекалку. Команды юных исследователей ближе познакомятся с норильской историей, узнают, что именно мы называем Заполярьем, в чём особенности экосистемы Таймыра и что означают местные топонимы.

Краеведческий раздел посвятит участников в тайны культуры коренных народов Севера, их обычаев и традиций. У ребят впереди новые неизведанные маршруты по разным уголкам плато Путорана и озера Лама. Дети отправятся покорять горы, пересекут реки, водопады и каньоны, построят убежища, и всё это – не выходя из дома. А по пути будут квесты, игры и логические загадки.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/dlya-yunyx-norilchan-organizuyut-onlayn-ekspeditsii-po-taymyru/>

Национальные проекты

МФТИ и МГТУ им. Н.Э. Баумана поддержали создание научно-образовательного центра «Север: территория устойчивого развития»

Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия), 05/07/2020

В рамках деятельности научно-образовательного центра «Север: территория устойчивого развития» разрабатываются проекты развития Северных и Арктических технологий и подготовка высококвалифицированных специалистов, обладающих знанием и пониманием проблематики северных территорий.

МГТУ им. Н.Э. Баумана планирует создание новых научных подразделений для перспективных направлений работы в Арктике. А с МФТИ планируются совместные проекты в самых передовых лабораториях вуза, где работают ученые с мировым именем, которые занимаются проблемами старения и возрастными заболеваниями, прикладной и фундаментальной физикой, нанооптикой, квантовыми вычислениями, фотоникой и многими другими исследованиями, которые будут способствовать решению поставленных перед НОЦ «Север» задач по развитию очень важного для страны региона.

Ректор Московского физико-технического института член-корреспондент РАН,

доктор физико-математических наук Николай Кудрявцев и ректор МГТУ им. Н.Э. Баумана доктор технических наук, профессор Анатолий Александров вошли в состав Наблюдательного совета научно-образовательного центра «Север: территория устойчивого развития».

Участие известных ученых и больших организаторов науки и высшего образования в работе наблюдательного совета, безусловно, поможет реализации программы НОЦ «Север», а взаимодействие с крупными техническими вузами, передовыми научными центрами поможет быстрому росту потенциала научно-образовательного центра «Север: территория устойчивого развития».

Первоисточник: <https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3190188>

Оборона и безопасность

Норвежские истребители сопровождали российские Ту-142 во время 12-тичасового полёта над водами Баренцева, Норвежского морей и Северо-восточной Атлантики

Интерфакс-АВН, 03/07/2020

Москва. 3 июля. ИНТЕРФАКС - Три самолета противолодочной авиации Ту-142 в пятницу выполнили плановый полет над нейтральными водами Баренцева, Норвежского морей и Северо-восточной Атлантики, сообщил Северный флот (СФ).

"Продолжительность полета составила более 12 часов. За это время самолеты преодолели маршрут протяженностью семь тысяч километров", - сказано в сообщении, поступившем в "Интерфакс" в пятницу.

"На отдельных участках маршрута российские самолеты сопровождали Норвежские истребители F-16 и самолёты F-35 с авиабазы Кефлавик, расположенной в Исландии", - информирует штаб СФ.

Истребительно-авиационное прикрытие полёта самолетов Ту-142 Северного флота обеспечивали самолеты МиГ-31 в рамках программы боевой подготовки экипажей противолодочной и истребительной авиации, сказано в сообщении.

"Лётчики отработали задачи полёта над безориентирной местностью, слаженность действий при пилотировании в условиях отсутствия радиолокационного контроля, а также отработали вопросы лётной подготовки в дальней морской зоне. На

обратном маршруте полёта экипажи противолодочных самолётов Северного флота выполнили дозаправку в воздухе от самолётов-заправщиков Ил-78 ВКС России", - говорится в пресс-релизе.

...

Первоисточник: <https://www.militarynews.ru/Story.asp?rid=1&nid=534356&lang=RU>

Sohu: арктическая игра закончилась поражением США после появления российского Ка-29

ПолитЭксперт, 04/07/2020

США проиграли в противостоянии России в Арктике после появления российского боевого вертолета Ка-29, пишет китайское издание Sohu.

Ожесточенное противостояние между США и Россией разгорелось в прошлом году. Но у Вашингтона нет ни единого шанса обойти Москву в Арктике, сообщает Sohu.

Россия разместила системы С-400 на своей территории у Полярного круга, пока США не предпринимали никаких действий для усиления своего влияния в регионе. Теперь Москва намерена разместить еще одно оружие в Арктике, поэтому Вашингтону бессмысленно даже пытаться изменить расклад в свою сторону.

Минобороны России приняло решение о развертывании транспортного боевого вертолета Ка-29 "Морской охотник" на востоке Камчатки для усиления обороны региона. Аналитики отмечают стратегическую важность этой территории. Позиции российских войск могут сыграть важную роль в возможном противостоянии США на Дальнем Востоке. В будущем Россия еще больше усилит защиту территории.

В настоящее время российские боевые вертолеты Ка-29 участвуют в арктических операциях. Транспортная модель была подвергнута значительным изменениям, так что теперь эти винтокрылые машины справляются с боевыми задачами.

...

После установленного вооружения транспортный вертолет стал боевым. Если судить по перечисленному оружию, то США не поможет и танк M1A2 "Абрамс" в сражении в Арктике. Ка-29 легко справится с уничтожением американской военной техники. Поэтому Россия выбрала в качестве своей основной авиации в Арктическом воздушном пространстве именно Ка-29.

Еще одной важной причиной для выбора этой модели стала его устойчивость в бою. Вертолет обладает очень прочной броней, которая защищает Ка-29 от ударов со всех сторон. Даже при попадании переносными зенитными ракетами боевая авиация сможет завершить полет. Коэффициент безопасности вертолета очень высок, и это обеспечивает защиту экипажа.

Арктическая игра между Россией и США закончилась с развертыванием Ка-29 в регионе. Очевидно, что Москва взяла на себя полную инициативу, а Вашингтон остался ни с чем.

Российская система ПВО состоит из С-400 и боевых вертолетов. Она может эффективно и защищать, и атаковать противника. США же не показали какого-то существенного прогресса в Арктике. Это еще одна причина, почему Вашингтон сосредоточился на развитии космического вооружения. Уже нельзя рассчитывать на победу в Арктическом регионе, поэтому США остается только суетиться в космосе, заключил аналитик Sohu.

Первоисточник: <https://politexpert.net/203772-sohu-arkticheskaya-igra-zakonchilas-porazheniem-ssha-posle-poyavleniya-rossiiskogo-ka-29>

Сухопутная логистика как составляющая боеготовности флота

Go Arctic, 03/07/2020

Обрушение моста и военный аспект

Последние события вокруг разрушения железнодорожного моста через реку Колу в результате паводка обнажили одну существенную проблему. И эта проблема, как ни странно, заключается не только во временном прекращении железнодорожного сообщения Мурманска с остальной Россией. Оно, безусловно, в ближайшие недели будет восстановлено – уже сейчас запасная ветка работает.

Военные эксперты увидели в этом стихийном бедствии проблему сугубо военного характера. Выходит, полноценное сухопутное снабжение стратегического региона (напомню, что в непосредственной близости от Мурманска находятся и главная база Северного флота — 24 км, и база подводных сил — немногим более 30 км по прямой и 73 км по трассе) может быть нарушено в результате, к примеру, работы диверсионно-разведывательной группы, которая одной вылазкой способна повредить опоры неукрепленного и по сути беззащитного моста.

В контексте придания Северному флоту в последней директиве Верховного главнокомандующего субъектности, приравнивающей его к статусу военных округов, обеспечение безопасности маршрутов снабжения закрытых административных поселений становится одним из факторов поддержания боеготовности флота. Ведь выделение Владимиром Путиным Северного флота отдельной строкой в новом перечне военных округов далеко не случайно.

Одно дело – обозначение верховным главнокомандующим в предыдущих директивах задач и приоритетных направлений деятельности по защите рубежей России, сухопутных и морских. И совсем другое – наделение оперативно-стратегического объединения ВМФ не просто полномочиями группировки в составе округа, а правом немедленного реагирования на вероятные угрозы. Без лишних цепочек согласований.

Учитывая передачу Северному флоту новейших атомных подводных лодок 4 поколения типа «Борей» и «Борей-А», а так же «Ясней» (9 подводных атомных крейсеров стратегического назначения до 2027 года) это может означать только одно – на Северный флот возложена новая стратегическая задача. С учетом активизации развития военной инфраструктуры на архипелагах Северного Ледовитого океана, обнаружения новых нефтегазоносных территорий в Арктике, эскалации борьбы за ее ресурсы, этот акцент на Северный флот был прогнозируем и ожидаем.

Передача Северному флоту атомного подводного крейсера «Князь Владимир», который является новым словом в области создания стратегических ракетноносцев и обладает характеристиками, превышающими возможности подлодок предыдущих поколений – знаменательное событие, красноречиво утверждающее особый подход в нынешних условиях верховного главкома и оборонного ведомства именно к Северному флоту. Но, выходит, развитие логистики сухопутного сообщения проходит недостаточными темпами.

В условиях эскалации на глобальном уровне, и в частности в Арктическом регионе, следует направить усилия инженерно-технических подразделений флота для самостоятельного решения задач военной логистики для нужд Северного флота, что, безусловно, делается и чему придается особое внимание командующим Северным флотом вице-адмиралом А. Моисеевым. Бесперебойное снабжение войск и сил флота – то направление, которое требует постоянного внимания и не решается в пожарном порядке.

Транспортные нужды жителей гарнизонов

Что касается комфорта проживающих в закрытых городках военнослужащих и членов их семей, то нужно признать, что автомобильное сообщение не решит всех проблем логистики, а наличие только одной железнодорожной переправы через Колу – явная недоработка, которая требует своего разрешения.

Расстояние между Мурманском и Гаджиево, где дислоцируются наши подводные лодки, небольшое. Приблизительное время нахождения в пути на автотранспорте составляет всего около часа. Можно, конечно, доехать и быстрее, но все зависит от скорости автомобиля. Да и от трассы.

В сравнении с многими регионами России она в достаточно приемлемом состоянии, но местами все же попадаются выбоины, особенно по окончании зимнего сезона. Трасса при этом ровная, однако, наличествуют резкие повороты, спуски и подъемы, что требует от водителей предельной внимательности, особенно в суровых климатических условиях, не говоря уже о метелях. В любом случае, на этой дороге лучше не разгоняться. И вот здесь сразу упомянем об инфраструктуре.

Опытный водитель постарается не рисковать и заправит полный бак в Мурманске. Да и перекусит перед дорогой в северном мегаполисе. Это обезопасит его от неприятностей в пути, ведь инфраструктура трассы развита пока недостаточно. И это связано во многом с тем, что дорога не очень оживленная, на всей ее продолжительности с трудом можно разыскать кафе или заправку. Коммерсантам невыгодно возводить капитальные строения при столь низком пассажиропотоке.

Дело в том, что Гаджиево – закрытый городок, поэтому так просто туда не попадешь. Перед самым населенным пунктом стоит КПП, на котором, по понятным причинам, проверяют документы и осматривают автомобиль. Чтобы туда проехать, необходимо предъявить документ, удостоверяющий личность, а также временное разрешение на проезд. Временный пропуск не требуется только тем автолюбителям и пассажирам, у кого имеется на руках постоянная регистрация в городе Гаджиево. С одной стороны, таким образом решается проблема секретности, а с другой – уменьшается комфорт людей, вынужденных мириться с такой логистикой.

Ничего не поделаешь – издержки тягот военной службы. Люди, связавшие свою жизнь со флотом, и члены их семей не привыкли роптать на судьбу. Тем более, что до Гаджиево ежедневно ходят маршрутные автобусы с комфортабельными креслами и кондиционерами, с телевизорами. При подъезде к КПП автобус по существующим правилам останавливается, у всех граждан проверяется наличие документов. В целях проверки на предмет возможной шпионской, диверсионной

или криминальной деятельности могут исследовать и личные вещи. Никого эти меры предосторожности не удивляют, все понимают уровень секретности данного закрытого территориального образования.

Если же нужно срочно добраться из Мурманска в Гаджиево, к примеру, на такси, то это может обойтись в копеечку – от 2000 до 3000 рублей. Но такси лучше вызвать из города Гаджиево, местный таксист довезет до места назначения. Ведь у многих мурманских таксистов нет пропуска, поэтому они смогут довести лишь до КПП со всеми вытекающими процедурами осмотра.

Как живут военные моряки

Что касается зарплат военнослужащих, то матросы и мичманы подводных лодок Северного флота РФ получают денежное довольствие, превышающее зарплаты военных во многих регионах России.

Достойный быт военных моряков и членов их семей – одна из главных задач командования. К слову, ожидание квартир для военных надолго не затягивается. По словам адмирала главкома ВМФ Николая Евменова, которые приводят в Федеральном агентстве новостей, за последние годы материальное состояние подводников значительно увеличилось, а жалование командира подводной лодки на Северном флоте превышает денежное довольствие командира полка в центральной России «более чем в два раза». Профессия подводника действительно одна из самых высокооплачиваемых в стране. Мичманы, старшины, матросы-контрактники, служащие в настоящее время на подводных лодках, в среднем получают 70 тыс. руб. Зарплата командира превышает 250 тыс. рублей.

Приятно отметить, что наступили времена, когда быть офицером вновь стало престижным. И не только из-за высокого денежного содержания, но и вследствие государственной политики, где роль армии и флота в современных геостратегических приоритетах России возведена на небывалую высоту.

Социально-бытовые проблемы на Северном флоте успешно решаются. По словам командующего ВМФ Евменова, в Вооруженных силах «с проблемами, существовавшими 15-20 лет назад, практически не сталкиваются» благодаря государственной социальной политике. Речь идет о жилищно-бытовых условиях, которые способствуют увеличению семей, особенно многодетных, о военной ипотеке.

Кстати, в городе Гаджиево – главной базе подводных сил Северного флота – был

возведен новый жилой квартал, детский сад, спорткомплекс. Примерно так же обстоят дела и в других городках и поселках подводников.

Все условия для нормальной активной жизни и развития в гарнизонах есть, практически все они обеспечены цифровым телевидением. Что же касается железнодорожного сообщения и совершенствования автомобильной логистики – то это дело ближайших перспектив.

По словам министра обороны Сергея Шойгу, Арктика стала объектом ресурсных, территориальных и военно-стратегических интересов ряда государств, и защита российских национальных интересов в Заполярье и его развитие являются приоритетами в деятельности Вооруженных сил страны. Это утверждение касается и логистических маршрутов, включая строительство мостов и автобанов.

...

Первоисточник: <https://goarctic.ru/work/sukhoputnaya-logistika-kak-sostavlyayushchaya-boegotovnosti-flota/>

Атомная подлодка «Князь Владимир» прибыла в Гаджиево

СеверПост, 03/07/2020

На главную базу подводных сил Северного флота прибыл ракетный крейсер «Князь Владимир». Он вышел из Северодвинска в начале текущей недели.

«На вооружении крейсера самое современное оружие и уникальная техника, которые являются действенным фактором предотвращения вооруженных конфликтов», - сказал главнокомандующий СФ Александр Моисеев.

Командир крейсера Владислав Дружин доложил, что все задачи во время межбазового перехода были успешно выполнены. Корабль прошёл проверку на техническую исправность, а экипаж провёл учения для совершенствования навыков.

...

Первоисточник: <https://severpost.ru/read/98078/>

Мощный щит: чем защищена Россия от удара США через Северный полюс (ФОТО, ВИДЕО)

Русская весна, 04/07/2020

Военный эксперт, главред журнала «Национальная оборона» Игорь Коротченко оценил обороноспособность страны от ударов стратегической авиации США через Северный полюс.

По мнению Коротченко, Российская Федерация надежно защищена, но группировку сил надо усиливать по причине возросшей активности стран Североатлантического альянса в Арктике.

Стоит отметить, что по словам известного военного журналиста Владислава Шурыгина — американцы отрабатывают нанесение ударов по России именно по кратчайшему расстоянию между странами через Северный полюс.

Коротченко подчеркнул, что последние годы Москва уделяет особое внимание наращиванию и усилению группировки сил Северного флота

«В этой связи Россия предпринимает меры, особенно в последние годы, по усилению группировки сил и средств противовоздушной обороны Северного флота», — сказал Коротченко в комментарии РИА Новости.

Дивизион С-300 в Тикси, Якутия

В качестве подтверждения его слов, служит сформированная на Северном флоте дивизия ЗРК С-400 и модернизированные комплексы С-300. Установки развернуты на Новой Земле, в Тикси и других приарктических регионах.

Кроме того, эксперт обратил внимание на тот факт, что последние несколько лет Северный флот получает на вооружение комплексы «Тор-М2ДТ». Основная группировка указанных ЗРК сконцентрирована на Кольском полуострове.

Арктический «Тор» Северного флота выдвигается на огневую позицию

Он напомнил, что в конце прошлого года был заключен договор на сумму сто миллиардов рублей. Этим контрактом предусмотрено поставка новых «Тор» в арктические территории до 2027 года.

Помимо этого, на рубежах России дислоцируются новейшие радиолокационные станции, такие как «Небо-М», которые способны за сотни километров фиксировать воздушные цели любого типа и выдавать целеуказание.

«С арктического направления мы защищены, но группировку сил и средств надо усиливать, потому что мы наблюдаем особую активность стран НАТО в этом регионе», — заверил Коротченко.

В заключении он заметил, что планы России по освоению Арктики и Северного морского пути вызывают резкое неприятие Соединенных Штатов. Это подталкивает Вашингтон на совершенствование схем воздушной войны с Россией. По этой причине российская сторона должна улучшать свою защиту.

Первоисточник:

https://rusvesna.su/news/1592680408?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_i

Промышленность и технологии

Салехардский комбинат увеличит в 2020 году выпуск рыбных консервов на 20%

ТАСС, 03/07/2020

МОСКВА, 3 июля. /ТАСС/. ООО "Салехардский комбинат" (Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО), завершивший модернизацию производства, увеличит в 2020 году объем выпуска консервированной рыбной продукции на 20% до 3 млн 800 тыс. банок, сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе предприятия.

"Модернизированный распределительный центр комбината позволяет одновременно складировать до 4,5 тыс. т рыбы. Новые возможности по приемке и хранению сырья позволят предприятию увеличить выпуск готовой консервированной продукции более чем на 20% по сравнению с прошлым годом. По нашим оценкам, объемы составят 3 млн 800 банок", - приводят в пресс-службе слова главного технолога ООО "Салехардский комбинат" Ольги Жуги.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/ekonomika/8880537>

Беспилотные технологии в Арктике

Go Arctic, 04/07/2020

Одним из заметных трендов развития мирового научно-технического прогресса стало появление и быстрое развитие беспилотных технологий. Не осталась в стороне и Россия: беспилотные автомобили уже проехали первые километры по улицам российских городов, начав постепенно завоевывать популярность среди

автолюбителей. Расширяется и круг компаний, готовых их создавать – кроме «Яндекса», уже создана и работает целая ассоциация по развитию автономного, подключенного и электрического транспорта – «Автонет», куда входят всемирно известные фирмы «КАМАЗ», институт НАМИ, «Соллерс», «ВИСТ Групп» и другие.

Ими был подготовлен план развития беспилотного автомобилестроения на ближайшие три года. На первом этапе, в 2020 году предлагается существенно расширить условия тестирования. На втором этапе – в 2021 году – планируется разработать нормативные и технологические условия для перехода к полноценной эксплуатации беспилотного транспорта. На третьем этапе – в 2022 году – разрешить его полноценное использование с отменой всех ограничений и запретов.

В ходе реализации первого этапа, с марта 2020 года тестирование беспилотных автомобилей было разрешено еще в 11 регионах – Санкт-Петербурге, Ленинградской, Московской, Владимирской, Новгородской, Самарской и Нижегородской областях, Чувашии и Краснодарском крае. Испытывать их собираются и в Арктике, а именно Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах. Дальнейшее тестирование будет для автомобилей серьезным испытанием. Дорог в регионе очень мало, к тому же, верхний слой земли летом оттаивает и как-бы «плывет», что приводит к разрушению трасс и необходимости их постоянно ремонтировать. К тому же преодоление серьезных расстояний между населенными пунктами в арктических условиях сопряжено с риском для жизни и техники.

Автомобили и дроны

Но, несмотря все трудности, беспилотные автомобили в любом случае будут там востребованы, поскольку людей и грузы все равно нужно перевозить. Уже в апреле 2020 года, на Восточно-Мессояхском месторождении в ЯНАО, «Газпром Нефть» и группа компаний «КАМАЗ» провели испытания беспилотных грузовиков. В условиях плохой видимости, метелей и низких температур, машины преодолели 2500 километров, продемонстрировав умение с высокой точностью передвигаться по заданным маршрутам, выявлять препятствия и прогнозировать свое движение, исходя из сложившейся дорожной обстановки. Они, в отличие от своих управляемых коллег, на 50% более безопасны и экономически выгодны: при их использовании затраты на грузоперевозки снижаются на 10-15%.

Однако наиболее перспективными для работы в Арктике, по всей видимости, станут беспилотные летательные аппараты, или, как их еще называют, дроны.

Долгое время они считались неподходящими для действий в северных широтах, но по мере развития технологий, отношение к ним серьезно изменилось. В отличие от автомобилей, дроны могут выполнять очень широкий спектр задач. Они могут отслеживать ледовую обстановку и помогать в навигации экипажам морских и воздушных судов. С их помощью, можно проводить исследования климата, снега и льда, замерять толщину ледяного покрова на земле и воде, определять температуру, скорость и направление течений и уровень загрязнения, отслеживать количество моржей, птиц или белых медведей. Всем этим может заниматься беспилотный комплекс ZALA Arctic, разработанный концерном «Калашников». Он предназначен для круглогодичного мониторинга окружающей среды, а также обнаружения и идентификации судов на расстоянии до 100 км. В воздухе он может находиться около четырёх часов и выполнять задачи при скорости ветра 25 м/с и температуре до -50°C. Помимо ГЛОНАСС и GPS, ZALA Arctic имеет собственную навигационную систему GIRSAM. Есть и его военная версия ZALA 421: чья встроенная система распознавания позволит российским военным оперативно получить информацию о типе корабля и составе вооружения на дальности в 100–120 километров.

Беспилотники могут возить грузы и людей: доставлять лекарства, анализы и их результаты в отдаленные населенные пункты, перевозить людей из одной точки назначения в другую. Здесь могут пригодиться конвертопланы Triada, создаваемые компанией ADA Aerospace. Они, обладая дальностью полёта от 80 до 1,6 тыс. км, способны находиться в воздухе от одного до восьми часов при температуре до -50 C. Основное преимущество конвертопланов заключается в том, что они могут вертикально взлетать и горизонтально садиться, что значительно облегчает процесс эксплуатации. В будущем, как утверждает основатель компании Александр Милевский, они смогут выполнять функции аэротакси, перевозя людей на расстояния в сотни километров при себестоимости билета для одного пассажира в 350 рублей. По его словам, такими возможностями, будет обладать модель Triada X, которая сможет брать на борт до пяти пассажиров одновременно. Кроме того, с помощью дронов можно создавать точные карты, собирать геологические данные, искать прорывы в нефтепроводах. Для этого компания «Вертолеты России» создала аппарат VRT300, разрабатывающийся в двух версиях. VRT300 Arctic Supervision будет помогать экипажам ледоколов, кораблей и буровых платформ. А VRT300 Opticvision займется картографированием местности, поисковыми работами и транспортировкой небольших грузов.

Очень перспективным направлением представляется использование подводных дронов. Сейчас в Заполярье работают дроны «Клавесин» и «Юнона», но из-за

ограниченного заряда батарей, долго подо льдом они находиться не могут. Поэтому в октябре 2018 года, специалисты ЦКБМТ «Лазурит» начали работать над созданием морского беспилотника «Сарма», предназначенного для проведения сейсморазведки. Под водой аппарат сможет преодолевать 10 тыс. км, не всплывая при этом на поверхность. В Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете идет работа над аппаратом «Тень-2» с повышенной автономностью и изменяемой геометрией корпуса. Это универсальный надводно-подводный робот, на котором находятся малогабаритные дроны с датчиками и аппараты, предназначенные для отбора и анализа проб грунта и воды. Он будет заниматься сейсморазведкой, продолжительность его работы подо льдами составляет 88 дней.

Но сейсморазведкой дело не ограничивается: в ЦКБ «Рубин» уже несколько лет работают над созданием безэкипажного подводного бурового комплекса, стоимостью \$1 млрд. В случае успешного завершения проекта, Россия станет первой в мире обладательницей уникальной технологии бурения шельфовых скважин.

Будущее за интегрированными системами

Однако по одиночке беспилотники малоэффективны. Поэтому сейчас речь идет о создании технологий группового управления ими, которые уже скоро будут опробованы на практике. МЧС РФ совместно с ЦНИИ роботехники и технической кибернетики создали единую роботизированную систему, предназначенную для организации поиска и спасения людей в арктических условиях. Она основана на искусственном интеллекте, который управляет двумя типами роботов: воздушными и наземными. Летательные аппараты должны будут определить местонахождение терпящих бедствие людей и создать электронную карту местности, а наземные мобильные комплексы – найти их и эвакуировать. Планируется, что один комплекс будет способен эвакуировать до двадцати человек. Все должно заработать уже в 2021 году. Аналогичный продукт уже два года разрабатывается и в группе «Кронштадт» - только на этот раз дроны будут заниматься грузоперевозками.

Вместе с разработкой беспилотников идет работа и по созданию механизма контроля за их перемещениями. В 2020 году в Арктике начнутся испытания первой в мире системы управления трафиком беспилотных воздушных судов. В них примут участие разработчики аэронавигационных систем и сервисов, самих беспилотников и сервисов на их основе, антидроновых систем, будущих крупных потребителей услуг в Арктике, а также регуляторы отрасли.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/work/bespilotnye-tekhnologii-v-arktike/>

В чем уникальность строящейся в России самодвижущейся платформы «Северный полюс» (видео)

Репортер, 05/07/2020

На прошлой неделе в Астрахани заложили уникальную ледостойкую платформу для добычи газа в Арктике. В то же время, на Адмиралтейских верфях продолжается строительство ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс», предназначенной для научных исследований и не имеющей аналогов в мире.

Стоит отметить, что строительство подобных платформ по сложности сопоставимо с космическими проектами. При этом оба комплекса будут состоять исключительно из комплектующих и материалов, произведенных в России.

...

Что касается научной ледостойкой платформы «Северный полюс» – это и вовсе уникальный проект. По сути, последняя является ничем иным, как самодвижущейся полярной станцией с функционалом научно-исследовательского центра. Ранее такого еще никто не строил.

Ледостойкая платформа получила нестандартную округлую форму корпуса, которая позволяет минимизировать воздействие льда. На борт судна смогут садиться тяжелые вертолеты вроде Ми-8 АМТ. Комплекс способен дрейфовать в арктических водах на протяжении двух лет без захода в порт, при этом экипаж будет обеспечен комфортными условиями работы и проживания.

Согласно планам, «Северный полюс» должен быть готов уже к 2022 году. В свою очередь астраханскую платформу достроят к 2024-му.

Первоисточник: <https://topcor.ru/15396-v-chem-unikalnost-strojaschejsja-v-rossii-samodvizhuschejsja-platformy-severnyj-poljus.html>

Ростехнадзор приостановил работу шести объектов НТЭК "Норникеля"

ТАСС, 03/07/2020

МОСКВА, 3 июля. /ТАСС/. Енисейское управление Ростехнадзора выявило грубые нарушения требований промышленной безопасности в ходе внеплановой проверки Норильско-Таймырской энергетической компании (НТЭК, входит в группу "Норникель"). В связи с угрозой причинения существенного вреда окружающей среде и здоровью людей эксплуатация шести опасных производственных объектов (ОПО) компании приостановлена на 90 суток, говорится в сообщении ведомства.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/sibir-news/8878457>

Судостроение

На дальневосточной верфи "Звезда" планируют расширить линейку строящихся ледоколов

Будущее России. Национальные проекты, 03/07/2020

МОСКВА, 3 июля. Новейший российский судостроительный комплекс "Звезда" в Приморском крае в ближайшее время может получить заказ на еще три уникальных мелкосидящих ледокола мощностью 6,4 МВт. Подписать контракт на строительство судов планируется в ближайшие месяцы, рассказал журналистам глава "Росморпорта" Андрей Лаврищев.

"Подпишем обязательно, я думаю, в третьем квартале", - сказал Лаврищев, отвечая на вопрос о сроках заключения контракта. По его словам, в настоящее время стороны ведут переговоры.

Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, планируется построить четыре мелкосидящих ледокола проекта 22740. Уникальные суда с осадкой всего около 3 метров разработаны ФГУП "Крыловский Государственный научный центр" для работы в мелководных районах Арктики, Азовском и Каспийском морях. Первый ледокол проекта был заказан "Росморпортом" еще в 2018 году, в 2019 ФГУП подтвердило опцион еще на три судна, но точные сроки заказа не назывались.

...

Первоисточник: <https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-dalnevostocnoj-verfi-zvezda-planiruyut-rassirit-linejku-stroasihsa-ledokolov>

Яхту-ледокол Олега Тинькова спустили на воду

РБК, 05/07/2020

...

В Нидерландах достроили первую в мире частную яхту-ледокол, которую заказал

основатель Тинькофф Банка Олег Тиньков. Об этом сообщает профильное издание Yacht Harbour.

Компания Damen Yachting спустила на воду 77-метровое судно La Datcha в портовом городе Флиссинген.

Яхта ледового класса SeaExplorer способна проводить в открытом море до 40 дней без возвращения в порт за счет улучшенных топливных баков и системы сбора мусора, отмечает издание. На ней есть батискаф, две площадки для вертолетов и снегоходы.

...

Тиньков рассказал о желании построить первый в мире частный ледокол в июле 2018 года. «Я хочу построить ледокол, чтобы ходить на Северный полюс, в Антарктику, Арктику, пройти Северный морской путь — на Камчатку, Чукотку, Курилы», — рассказывал он в интервью Forbes. Журнал писал, что на строительство судна, способного преодолевать большую волну и лед толщиной 30–40 см, Тиньков потратил более €100 млн.

...

Первоисточник: <https://www.rbc.ru/society/05/07/2020/5f00edae9a7947c1f7264da0>

Россия построит два научных судна для работы в Арктике за 25 млрд руб. к 2025 г

Интерфакс, 03/07/2020

Москва. 3 июля. ИНТЕРФАКС - В правительстве РФ планируют направить 25,35 млрд рублей на строительство к 2025 г. двух многофункциональных научно-исследовательских судов для работы в Мировом океане и на арктическом шельфе.

Соответствующий проект постановления правительства РФ разработало Министерство науки и высшего образования России, документ проходит процедуру общественного обсуждения до 17 июля.

Согласно пояснительной записке к проекту, сейчас научно-исследовательский флот Минобрнауки насчитывает 13 судов общим водоизмещением более 40 тыс. т. Тем не менее, почти все суда устарели: большинство строились в 70-80 гг. по устаревшим требованиям, изношены более чем на 75% и нуждаются в капитальном ремонте. Еще хуже, говорится в документе, обстоит дело с измерительной научной аппаратурой, которая "физически и морально устарела" и не позволяет проводить наблюдения на современном уровне.

Два новых современных судна будут иметь 122,5 м в длину, 20 м в ширину, 10 м в высоту и водоизмещение (дедвейт) 1493,2 тонны. Сметная стоимость двух судов в ценах 2020 года составляет 25,358 млрд, деньги планируется выделять с 2020 года по 2024 гг. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2025 год, заказчиком выступит Управление научно-исследовательского флота Дальневосточного отделения Российской академии наук.

"Востребованность судов данного типа велика, поскольку планируются большие объемы работ народнохозяйственного и оборонного значения", - отмечается в документе.

Первоисточник: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/rossiya-postroit-dva-nauchnyh-sudna-dlya-raboty-v-arktike-za-25-mlrd-rub-k-2025-g>

Северный морской путь

В структуре госкомиссии по Арктике создадут рабочую группу по Севморпути

Российское судоходство, 03/07/2020

Заместитель председателя правительства РФ - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев распорядился создать в структуре государственной комиссии по вопросам развития Арктики рабочую группу по развитию Северного морского пути (СМП, Севморпуть). Об этом говорится в документе, имеющемся в распоряжении ИАА «ПортНьюс».

Руководителем рабочей группы назначается, согласно распоряжению, специальный представитель ГК «Росатом» по вопросам развития Арктики, заместитель председателя госкомиссии Владимир Панов.

ГК «Росатом» и ГК «Роскосмос» предписывается представить предложения по кандидатурам для включения в состав рабочей группы в срок до 6 июля 2020 года.

План работы на 2020 год и утвержденный состав рабочей группы должен быть представлен в Госкомиссию по Арктике до 20 июля текущего года.

Первоисточник: <https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=41095>

Из Кореи в Иркутскую область – только по Северному морскому пути

Go Arctic, 05/07/2020

Иркутская нефтяная компания (ИНК) строит в Усть-Куте (Иркутская область) завод полимеров мощностью 650 тыс. тонн товарной продукции в год. Доставка из Южной Кореи в район Байкала крупногабаритного оборудования будет производиться по Северному морскому пути в сопровождении ледоколов до арктического порта Тикси, где, после перегрузки, оборудование отправиться вверх по р. Лене до Усть-Кута. Об этом сообщается в пресс-службе Иркутской нефтяной компании.

В южнокорейском порту Масан уже произведена отгрузка 45 единиц оборудования общим весом в 4 500 тонн для Иркутского завода полимеров в Усть-Куте. Самым большим оборудованием по размеру и весу являются деэтанализатор (этиленовая колонна) длиной 81,9 м и весом 357 тонн, продувочный бункер продукта – 53,5 м и почти 500 тонн, а также реактор полимеризации длиной 44,5 м и весом 597 тонн. Оборудование произведено в Японии, Корее, Китае.

Реализуемая Иркутской нефтяной компанией транспортировка Северным морским путем и по реке Лене – это крупнейший по своему масштабу логистический проект в новейшей истории региона по доставке такого крупногабаритного оборудования. ...

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/iz-korei-v-irkutskuyu-oblast-tolko-po-severnemu-morskому-puti/>

Социально-экономическое развитие

Ученые выявили влияние роста зарплат в регионах на миграцию на Север

РИА Новости, 03/07/2020

ЕКАТЕРИНБУРГ, 3 июл — РИА Новости. Ученые из Тюмени и Казани выяснили, что рост заработной платы в европейских регионах России значительно влияет на миграцию в районы Крайнего Севера, сообщили РИА Новости в Тюменском государственном университете (ТюмГУ).

"Спрос на труд на севере падает, в то время как в европейской части России растет. Мы это видим по динамике занятости и заработной платы. Потому государственные программы, задачами которых является сохранение и увеличение численности населения северных регионов, должны быть направлены не на предложение труда,

то есть не на миграцию как таковую, а на расширение спроса на труд в районах Крайнего Севера", — сказала профессор ТюмГУ Марина Гильтман.

Север и Арктика, по данным ученых, становятся привлекательными для мигрантов, если там больше возможностей для занятости, чем на рынках труда регионов с более благоприятными условиями для жизни.

В дальнейшем ученые планируют смоделировать взаимосвязь миграции и спроса на труд, чтобы выяснить, влияют ли на миграционные потоки на Крайний Север уровень безработицы и структура занятости в европейской части России. Сейчас, как добавили в вузе, недостаточно изучены с экономической точки зрения проблемы, касающиеся условий проживания на Крайнем Севере, особенно аспекты, связанные с инфраструктурой.

Первоисточник: <https://ria.ru/20200703/1573827575.html>

Депутаты приняли поправки в бюджет НАО на 2020 год с дефицитом 3,1 млрд рублей

ТАСС, 03/07/2020

ТАСС, 3 июля. Депутаты Ненецкого автономного округа (НАО) на сессии в пятницу приняли поправки в бюджет региона на 2020 год, согласно которым объем доходов уменьшится на 535,4 млн рублей, расходы также сократятся на 584,2 млн рублей, а дефицит бюджета составит 3,1 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении пресс-службы совета депутатов округа.

...

Ранее соответствующие поправки подготовили власти региона. В администрации НАО отметили, что причина сокращения расходной и доходной частей проекта бюджета связана с экономическими потерями в период пандемии коронавируса.

Как пояснили в пресс-службе, поправки бюджета касались развития инфраструктуры поселений. Так, в бюджете заложены средства на дорогу в Хонгурее и строительство жилья в Варнеке. На эти цели предусмотрено около 25 млн рублей.

"К департаменту образования, культуры и спорта НАО относятся 83 учреждения, в которых работает 4,6 тыс. человек. Самое главное - своевременно выплатить заработную плату, отпускные, провести, как минимум, косметический ремонт в учреждениях. По предложению депутатов сохранится количество бюджетных групп в средних профессиональных учреждениях", - отмечается в сообщении.

Кроме того, выделены средства на выплату коммунальных платежей для образовательных учреждений, которые в какой-то мере покроют задолженности перед коммунальщиками. Также в бюджете добавлены средства на субсидии юрлицам для возмещения расходов на коммунальные услуги, электроэнергию, и компенсацию расходов на пассажирские перевозки воздушным и водным транспортом.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/ekonomika/8883631>

Транспортные системы

Мосту через реку Пур выбрали название

Go Arctic, 04/07/2020

Подведены итоги голосования за название моста через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе, рассказали в пресс-службе правительства региона. В финальном этапе приняли участие жители трёх районов Ямала – Пуровского, Тазовского и Красноселькупского. Именно они чаще всего будут пользоваться новым мостом. Большинство проголосовало за название Пуровский мост.

...

Строительство моста через реку Пур началось в декабре 2018 года. В данный момент завершена надвижка пролётного строения. В ближайшее время строители соединят берега и приступят к оборудованию мостового полотна. Работы идут круглосуточно без выходных. Мост планируется сдать раньше срока – уже в декабре 2020 года.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/mostu-cherez-reku-pur-vybrali-nazvanie/>

"Победа" открыла регулярный рейс Мурманск - Сочи

ТАСС, 03/07/2020

МУРМАНСК, 3 июля. /ТАСС/. Авиакомпания "Победа" открыла рейс Мурманск - Сочи, который будет выполняться дважды в неделю, сообщила в пятницу пресс-служба компании.

...

В компании отмечают, что "Победа" приступила к поэтапному восстановлению программы полетов после периода самоизоляции в России с 1 июня 2020 года.

Всего в расписании лоукостера на летний сезон 2020 года представлено 83 направления по России. Средний тариф снижен примерно в три раза относительно лета 2019 года.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/obschestvo/8883733>

Экология

Власти НАО оценивают ущерб, нанесенный тундре защитниками природы

REGNUM, 05/07/2020

Нарьян-Мар, 3 июля 2020, 18:02 — REGNUM Установка поста наблюдения за природой в ненецком заказнике «Нижнепечорский» обернулась скандалом — подрядчики повредили своей техникой почву уникальной тундры, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

О ЧП стало известно после того, как видео с места установки модульного поста опубликовал в сети местный предприниматель. На записи видно, что на берегу Печоры комплексный стационарный пост мониторинга и охраны, а тундровые земли вокруг него повреждены техникой. По словам автора видео, на восстановление почвы уйдёт не один год. Кроме того, ее повреждение может спровоцировать обвал берега.

Как сообщили ИА REGNUM в администрации НАО, обстоятельства инцидента выясняют в окружном департаменте природных ресурсов, экологии и АПК. Сегодня к месту установки модульного поста мониторинга выехал сотрудник ведомства.

«В первую очередь поставлена задача установить обстоятельства правонарушения и зафиксировать причинённый ущерб. К виновным лицам будут применены меры дисциплинарного и административного воздействия», — пояснил руководитель ведомства Альберт Чабдаров.

Модульный пост мониторинга был передан КУ НАО «Центр природопользования и охраны окружающей среды» представителями Баренц-отделения Всемирного фонда дикой природы в рамках проекта «Заповедная Арктика». Планируется, что им будут пользоваться инспекторы казённого учреждения и учёные, приезжающие в округ для изучения флоры и фауны заказника.

Как Норильская катастрофа скажется на Российской Арктике

Общественная служба новостей, 03/07/2020

Игорь Агафонов, эксперт Координационного совета некоммерческих организаций, директор Санкт-Петербургского бюро журнала «ЭкоГрад», член Общественного совета при Минприроды РФ:

Все мы ясно понимаем значимость Арктики для развития страны.

...

«Норникель» нанес сильнейший удар по имиджу России в Арктике. Термина «национальная катастрофа» по отношению к аварии в Норильске не избежать. И даже те чрезвычайные меры по преодолению последствий разлива тоже усугубляют экологическую катастрофу в этом регионе. Работа такого количества тяжелой техники нанесет экологический ущерб, потребовающий для восстановления не одно десятилетие.

Кто в сфере экологии реализует свой экологический мандат для защиты Арктики? Немного министр Дмитрий Кобылкин, немного руководитель Росприроднадзора Светлана Родионова. Общественный экологический совет при МПР РФ даже не попытался реализовать выданный ему экологический мандат.

Так или иначе, загрязнение территорий, связанных с Карским морем, будет обсуждаться международным сообществом.

Норильская трагедия показала, что в Арктике необходимы новые экономические правила работы. Есть высокая доля вероятности, что экологи из России не примут участия в составлении этих новых правил в связи с элементарным недоверием со стороны международных организаций. Этому способствует тенденция создавать лояльные для чиновников общественные советы и палаты.

...

На ближайшем Арктическом форуме Арктического совета наверняка будут подняты проблемы Норильской катастрофы. И неэффективность Российских общественных организаций в объективной оценке событий может отодвинуть Россию от участия в разработке, обсуждении и принятии новых международных правил работы в Арктике. И России останется одно — опять сокрушаться, что нас никуда не пускают, задвигают, применяют санкции.

...

Развитие достаточно независимых мощных научно-экспертных и общественных структур с хорошей инструментальной базой и высококлассными специалистами, а также серьезная поддержка экологических СМИ сделают позицию России сильной в совместной с международным сообществом работе по реализации новых экономических правил развития Арктики.

...

Первоисточник: <https://www.osnmedia.ru/opinions/kak-norilskaya-katastrofa-skazhetsya-na-rossijskoj-arktike/>

Синоптики спрогнозировали появление «теплового купола» над Арктикой

Lenta.ru, 03/07/2020

Над территорией Арктики, Северным Ледовитым океаном на следующей неделе, сформируется так называемый «тепловой купол» — обширная область высокого давления, которая ускорит таяние морского льда. Об этом сообщил метеоролог Финского института метеорологии Мика Рантанен, передает РИА Новости.

Рантанен объяснил, что появлению «теплового купола» способствовала область высокого давления над Сибирью. Быстрое таяние льда он связал с тем, что за полярным кругом солнце не заходит и лучи поступают интенсивно.

Сам по себе процесс таяния льда происходит из-за глобального изменения климата в высоких широтах, которое происходит уже не первый год, пояснил агентству научный руководитель Гидрометцентра России Роман Вильфанд.

16 июня стало известно, что таяние вечной мерзлоты в Арктике может принести России убытков на 250 миллиардов долларов к 2050 году. Оценивший ущерб в такую сумму профессор Университета Джорджа Вашингтона (США) Дмитрий Стрелецкий объяснил, что она складывается из стоимости домов, трубопроводов и объектов инфраструктуры, которые будут разрушены или деформированы от деградации мерзлых грунтов. Стрелецкий отметил, что в девяти российских регионах абсолютно все сооружения построены на мерзлоте. Это Коми, Якутия, Чукотка, Камчатка, Красноярский край, Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Ханты-Мансийский округа, Магаданская область.

Первоисточник: <https://lenta.ru/news/2020/07/03/kupoul/>

Из Мурманской области за год вывезли четыре эшелона отработавшего ядерного топлива

ТАСС, 03/07/2020

МУРМАНСК, 3 июля. /ТАСС/. Четыре эшелона отработавшего ядерного топлива (ОЯТ) вывезли за пределы Мурманской области в течение года, в связи с чем опасность объекта хранения в губе Андреева под Мурманском снизилась на треть. Об этом сообщается в пятницу на официальном сайте ФГУП "ФЭО" (Федеральный экологический оператор, "Росатом").

Отделение губа Андреева создано более 40 лет назад как береговая техническая база, предназначенная для обеспечения эксплуатации атомных подлодок, атомного ледокольного флота, обращения с ОЯТ и радиоактивными отходами. Подобное отделение было создано в Гремихе (расположена в 280 км от Мурманска на юго-восток в районе ЗАТО Островной - прим. ТАСС). До 2000 года обе базы находились в ведении ВМФ России, далее, по решению правительства РФ, были переданы в ведение Минатома РФ для проведения работ по реабилитации территорий, а с 2011 года вошли в состав ФГУП "ФЭО".

"За прошедший год опасность самого сложного с точки ядерной и радиационной безопасности объекта в губе Андреева снизилась на треть. За пределы Мурманской области было вывезено четыре эшелона отработавшего ядерного топлива (ОЯТ)", - сказано в сообщении.

Всего, по информации "ФЭО", на данный момент вывезено около 7 500 из порядка 22 000 тепловыделяющих сборок, до конца 2020 года планируется выгрузка ОЯТ из контейнеров временного хранения, которые ранее находились на открытой площадке. В Гремихе продолжается разборка активных зон АПЛ с жидкометаллическим теплоносителем. Всего в СССР было создано более десяти подобных АПЛ, большая часть активных зон которых была извлечена и разобрана.

Данные обнародованы после заседания совместной российско-норвежской комиссии по сотрудничеству в области охраны окружающей среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок (АПЛ), выведенных из состава ВМФ, и повышения ядерной и радиационной безопасности в Северном регионе. Стороны подвели итоги работ за прошедший год по реабилитации территорий в губе Андреева и Гремихе.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/v-strane/8877561>

Когда почва уходит из-под ног. Какие уроки извлекут из норильской аварии?

Санкт-Петербургские ведомости, 03/07/2020

Норильская экологическая катастрофа, которая произошла, скорее всего, из-за подвижки грунтов, вызванной деградацией вечной мерзлоты, стала тревожным звонком. Она показала, что времени на дискуссии не осталось, и, если быстро не принять меры, это может привести к разрушительным последствиям. Ладно бы речь шла только о промышленной инфраструктуре - изменения климата могут аукнуться для многих жилых зданий и социальных объектов на огромных пространствах, ведь площадь вечномерзлых пород в России превышает 55% ее территории. Так считают и специалисты Санкт-Петербургского госуниверситета (СПбГУ).

Не сказать, что ученые и чиновники раньше делали вид, что ничего не происходит. Чем дальше, тем больше негативное влияние глобального потепления на вечномерзлые грунты обращало на себя их внимание. Норильская авария, когда из поврежденного резервуара на почву и в окрестные реки вылилось 21,3 тыс. тонн нефтепродуктов, стала ощутимой по своим последствиям, но явилась не единственной за последние годы.

Из-за деградации мерзлоты, оказавшейся вовсе не вечной, в Якутске и Воркуте «поехали» фундаменты жилых домов, на федеральной трассе «Амур» стали заболачиваться отдельные участки дорожного полотна, а в Югре (Ханты-Мансийский округ) по той же причине участились аварии на трубопроводах. Все это подтверждало необходимость принятия новых регламентов для строительства в арктической зоне России, которые бы отвечали современным требованиям безопасности и учитывали происходящие изменения.

«Арктические» строительные нормы Минстрой РФ намеревался обновить уже в наши дни (пандемия, видно, приостановила эту работу), чтобы учитывать их при сооружении новых объектов и ремонте/реконструкции старых. Минвостокразвития в свою очередь до конца нынешнего года собиралось разработать комплексный план мониторинга деградации «стылых» почв, а затем запустить сеть наблюдательных станций в регионах и создать на федеральном уровне единый центр, куда бы стекалась (со стороны недропользователей тоже) для анализа и прогнозов подобная информация.

По данным этого ведомства, из-за таяния мерзлоты, которое сказывается на

«самочувствию» промышленной, транспортной и жилой инфраструктуры, Россия теряет от 50 до 150 млрд рублей в год. Неудивительно, что федеральные структуры вынуждены реагировать на эту проблему, хотя делают это пока не столь активно, как требуется в условиях, когда почва у северян, можно сказать, уходит из-под ног.

Правда, не все российские эксперты бьют в колокола. Ничего страшного не происходит, успокаивают иные из них, и, если здания в Арктике разрушаются, это результат ошибок в проектировании и изысканиях или последствия неправильной их эксплуатации. Такой точки зрения придерживаются, например, сотрудники якутского Института мерзлотоведения Сибирского отделения Российской академии наук (СО РАН). А их коллеги из Института нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН (Новосибирск) склоняются к мнению, что проблемы с грунтами обусловлены, чаще всего, человеческим фактором. Хотя за последние 30 лет вечная мерзлота, по расчетам ученых этого института, действительно потеплела (на полтора-два градуса).

Да, климат на северах меняется, это непреложный факт, и деградация вечной мерзлоты (лучше вести речь, впрочем, о многолетнемерзлых породах) в самом деле наблюдается уже три десятилетия, подтверждает доктор биологических наук профессор Евгений Абакумов, зав. кафедрой прикладной экологии СПбГУ. Но этот процесс характерен не только для Арктики: он охватывает всю область распространения мерзлоты (криолитозону), включая таежно-лесной пояс более низких широт и забайкальские степи.

По словам Абакумова, проблема не просто существует - она встала теперь во весь рост. Мощность деятельного, талого слоя грунта в связи с потеплением увеличилась едва ли не вдвое (в реках Республики Коми глубина залегания мерзлоты опустилась, по некоторым оценкам, с 70 см до 130), а мерзлотная толща продолжает деградировать. Где явственнее, например на Ямале, а где менее заметно.

К чему это приводит, догадаться нетрудно. На участках, сложенных из мерзлых пород, происходит разрушение береговой зоны (термоабразия), в водоемы попадают загрязняющие вещества. Изменения рельефа сказываются не только на разрушении объектов линейной инфраструктуры (автомобильных и железных дорог, трубопроводов и др.). Такие процессы могут повлечь высвобождение органических веществ, законсервированных в грунтах, то есть запустить новые циклы потепления из-за дополнительной эмиссии метана и углекислого (парникового) газа, полагают ученые СПбГУ.

Изучением окружающей среды Арктики этот университет занимается на протяжении многих лет, самостоятельно и в кооперации с Арктическим и Антарктическим научно-исследовательским институтом. Исследования, касающиеся также вечной мерзлоты, проводят в России, кроме того, Институт криосферы Земли (Тюмень), упоминавшийся Институт мерзлотоведения и некоторые другие научные структуры.

Да и в самом СПбГУ проблемы, имеющие отношение к Арктике, держат в поле зрения десятки научных коллективов: биологи, социологи, экономисты, антропологи. А сотрудники кафедры прикладной экологии осуществляют проекты, связанные не только с «поведением» почв и грунтов. Они изучают также последствия урбанизации в арктической зоне, влияние пожаров на ее экосистему, возможность возрождения аграрных предприятий в этой части страны и вовлечение залежных почв, которые многие годы там были заброшены, в сельхозпроизводство.

Это к тому, что накопленный научный багаж позволяет им судить о «мерзлотных» явлениях со знанием дела и давать обоснованные рекомендации. Так вот, текущая ситуация не однозначна, полагает заведующий этой кафедрой Евгений Абакумов.

По его словам, региональная власть (в Ямало-Ненецком округе, к примеру) стремится поддерживать такие исследования, иначе многие экспедиции в Арктику не состоялись бы. Наука там «обосновалась», а вот технологии, способные предотвратить разрушения фундаментов или защитить строения от «причуд» вечномерзлого грунта, в полной мере не применяются.

В то же время научно-исследовательских работ, связанных с изменением состояния пород в арктической зоне и развитием опасных процессов, для обновления отечественной нормативно-технической базы такого характера на сегодня не хватает. Требуется проводить, в частности, комплексное широкомасштабное зондирование почвенно-мерзлотного комплекса в Арктике, а для этого нужны средства. Это во-первых.

Во-вторых, не дело, когда предельно допустимые концентрации загрязняющих веществ в почвах едины для всех природных зон нашей страны. В арктических регионах, где низкая ремедиационная способность почв (их возможность восстанавливаться без участия человека), нормативы должны быть строже.

Нужна гигантская экспериментальная работа по адаптации нормативно-правовых подходов к разным функциональным зонам и природно-климатическим условиям

России, подчеркивает профессор Абакумов. В то же время не стоит забывать о возможностях так называемой регуляторной гильотины (инструмент ликвидации «точек торможения» в законодательстве), опробованной за рубежом.

А в-третьих, федеральная власть должна пересмотреть отношение к Арктике как к удаленной от центров цивилизации богатой ресурсами территории, которую можно осваивать вахтовым методом. В обновленной Стратегии социально-экономического развития арктической зоны РФ такое ее понимание прослеживается заметнее, чем раньше. Но это лишь установка, за которой должны последовать реальные дела в отношении Арктики с ее глобальной экосистемой.

Многое также зависит от усилий регионов по сохранению эталонных природных экосистем и биоразнообразия в целом, по выстраиванию системы мер, направленных на предупреждение техногенных и экологических катастроф, а не только на их ликвидацию. Да и крупному бизнесу стоит задуматься о своей репутации, проводить добровольный экологический аудит и природоохранные мероприятия превентивного характера, резюмирует Евгений Абакумов.

Первоисточник: https://spbvedomosti.ru/news/country_and_world/kogda-pochva-ukhodit-iz-pod-nog-kakie-uroki-izvlecut-iz-norilskoy-avarii/

Из первозданных лесов восточной части Лешуконского района вернулась экспедиция Всемирного фонда дикой природы

ГТРК Поморье, 03/07/2020

Две недели учёные и экологи Северо-Запада исследовали нетронутую человеком тайгу. В перспективе эта территория может получить охранный статус и защиту от уничтожения лесопромышленниками и браконьерами

...

Николай Ларионов, руководитель Архангельского подразделения Баренц-отделения Всемирного фонда дикой природы:

— Целью экспедиции было изучение природной ценности данной территории для того, чтобы в дальнейшем иметь доказательную базу для общения с заинтересованными сторонами — с лесопользователями, с региональными органами исполнительной власти для того, чтобы сохранить наиболее ценные территории, виды флоры и фауны, которые там представлены.

Крупные лесные и болотные массивы этой части Лешуконии считаются эталоном биологического разнообразия для северной тайги и притундровых лесов. Участники экспедиции определили места обитания редких и находящихся под угрозой исчезновения видов растений и животных. К примеру, были обнаружены редчайшие для Поморья ельники лишайникового типа, а также «краснокнитжные» виды птиц, среди них — орлан-белохвост и дубровник. По словам учёного Владимира Ануфриева, который уже бывал с экспедицией в первозданных таёжных краях, это самый крупный массив старовозрастных лесов в Европе, и он уникален.

Владимир Ануфриев, заведующий лабораторией биоресурсов и этнографии федерального исследовательского центра комплексного изучения Арктики РАН:

— Следует отметить, именно здесь сохранилась самая крупная группировка дикого северного оленя лесной формы во всей Европе. Коми — архангельская группировка включена в Красную книгу РФ. Обитает только в ненарушенных старовозрастных лесах, если леса пройдены рубками, то он там уже не будет.

Известно, что леса этой территории взяты в аренду крупными лесопромышленными предприятиями, поэтому учёные не исключают опасность уже в ближайшем будущем потерять уникальный первозданный край. Ещё одна угроза — браконьерство. Сохранить экологически ценные участки тайги поможет получение статуса особо охраняемой природной территории.

Николай Ларионов, руководитель Архангельского подразделения Баренц-отделения Всемирного фонда дикой природы:

— Данный статус дается Правительством Архангельской области, и хотелось бы призвать все органы исполнительной власти, ответственной за придание охрannого статуса территории и лесопользователей к конструктивному диалогу по вопросу сохранения данной территории.

...

Первоисточник: <https://www.pomorie.ru/2020/07/03/5efdf6bdd6df64edff11eab2.html>

Более 182 тыс. тонн загрязненного грунта вывезено с места разлива топлива под Норильском

ТАСС, 05/07/2020

НОРИЛЬСК, 5 июля. /ТАСС/. Спасатели за сутки вывезли 2,9 тыс. тонн грунта, загрязненного при разливе нефтепродуктов под Норильском, всего с места аварии

вывезено более 182 тыс. тонн грунта. Об этом сообщили в воскресенье журналистам в оперативном штабе.

"За сутки собрано топливно-водяной смеси 27 кубометров, всего 33 187 кубометров. В места складирования на территории ТЭЦ-3 вывезено 2,9 тонн загрязненного поверхностного грунта, всего - 182 002 тонн", - отметили в оперштабе.

...

Первоисточник: <https://tass.ru/sibir-news/8888161>

Энергетика

Подписан контракт на строительство терминала СПГ «Утренний»

Go Arctic, 04/07/2020

Входящее в госкорпорацию «Росатом» ФГУП «Гидрографическое предприятие» и АО «Межрегионтрубопроводстрой» подписали государственный контракт на строительство терминала сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата «Утренний» проекта «Арктик СПГ 2». Об этом сообщили в пресс-службе госкорпорации.

Подрядчику предстоит выполнить дноуглубительные работы в акватории и на подходном канале участка № 2 морского порта Сабетта объемом свыше 20 млн куб. м донного грунта, осуществить строительство ледозащитных сооружений общей протяженностью свыше 4,4 км, а также создать объекты системы обеспечения безопасности мореплавания и пункта пропуска через государственную границу. Стоимость работ составит 95,7 млрд рублей.

Строительство терминала должно быть завершено в 2022 году. Работы будут выполняться в крайне сжатые сроки, поскольку период без ледовой навигации в месте проведения работ составляет 60-70 календарных дней в году.

Строительство терминала «Утренний» в морском порту Сабетта позволит увеличить отгрузку углеводородов на экспорт. Работы будут проводиться в рамках освоения Салмановского (Утреннего) газоконденсатного месторождения.

Проект «Арктик СПГ 2» предусматривает строительство трех технологических линий по производству сжиженного природного газа мощностью 6,6 млн т в год каждая и стабильного газового конденсата до 1,6 млн т в год. Общая мощность трех линий составит 19,8 млн тонн СПГ в год. Проект основан на инновационной концепции строительства с использованием оснований гравитационного типа (ОГТ).

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/podpisan-kontrakt-na-stroitelstvo-terminala-spg-utrenniy/>

Разное

Арктика сегодня: заявки инвесторов, рыба и вечная мерзлота

Go Arctic, 03/07/2020

Минвостокразвития завершило прием заявок от арктических инвесторов, претендующих на инфраструктурную поддержку от государства. Заявки на получение субсидий подали 10 компаний с проектами, объём инвестиций по которым превышает 210 млрд рублей.

При реализации этих инициатив планируется создать более 3,5 тыс. рабочих мест. В целях поддержки данных инвестпроектов государство может предоставить безвозвратные субсидии в размере до 20% от их стоимости.

Одной из первых задач научно-образовательного центра «Российская Арктика», создаваемого на базе Северного (Арктического) федерального университета, станет проведение оценки запасов атлантического лосося в Архангельской области.

Первый этап исследований планируется начать уже осенью нынешнего года. Эти шаги будут предприняты в рамках проекта по развитию пастбищного рыбоводства сёмги, направленного на восстановление её популяции в реках Белого моря.

Деградация вечной мерзлоты в АЗРФ — серьёзный вызов, требующий оперативного ответа. Как заявляют учёные-мерзлотоведы, в одном только Норильском промышленном районе температуры грунта повысились за последнее время в среднем на 0,5-1 градус Цельсия.

Нашим северным городам необходим постоянный и комплексный мониторинг почв. В Институте мерзлотоведения СО РАН полагают: система мерзлотного надзора остро востребована во всех городах, которые существуют в условиях мерзлоты.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-zayavki-investorov-ryba-i-vechnaya-merzlota/>