



Государственная комиссия
по вопросам развития Арктики

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

29/03/2023

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

29/03/2023

Оглавление

Биоресурсы

[В ЯНАО пересчитали промысловую живность](#)

Международные отношения

[Ряд индийских компаний рассматривает возможность локализации производств в Мурманской области](#)

[Долгов заявил о сложностях с доступом к информации о погоде в Арктике](#)

[Reuters узнал о проблемах со сменой председательства в Арктическом совете](#)

Наука, культура и образование

[Ямальский карбоновый полигон проследит за выбросом парниковых газов в Арктике](#)

[Где готовят арктических водолазов?](#)

Оборона и безопасность

[Переправу Салехард - Лабытнанги закроют из-за парашютистов](#)

Промышленность и технологии

[На Крайнем Севере появятся модульные центры обработки данных](#)

[Спутниковую группировку «Арктика-М» планируют полностью развернуть к 2029 году](#)

Судостроение

[Судоверфь "Звезда" к маю подготовит документы для расчета цены ледокола "Россия"](#)

Северный морской путь

[Первый каботажный рейс по СМП в летне-осеннюю навигацию 2023 года запланирован на 26 июня](#)

Социально-экономическое развитие

Для больниц в Арктике закупают новое медоборудование на 260 миллионов

Предприниматели со всей республики следили за первым Арктическим бизнес-форумом в Воркуте

Транспортные системы

В России развитие речного флота столкнулось с западными санкциями

Экология

В Норильске выбрали участок под экотехнопарк

Потепление климата уменьшило толщину льда в дельте Пис-Атабаска

Разное

Арктика сегодня. Первые сто инвестиционных проектов реализовали резиденты АЗРФ

Биоресурсы

В ЯНАО пересчитали промысловую живность

Goarctic.ru, 28/03/2023

Природоохранные службы Ямало-Ненецкого округа завершили зимний маршрутный учет зверей и птиц 2023 года. Полевые мероприятия прошли в охотничьих угодьях и в заповедниках. По данным переписи, в регионе идёт рост поголовья лосей и куропаток.

Зимний маршрутный учёт (ЗМУ) проходил в округе с января по март. Инспекторы Службы биоресурсов, Дирекции особо охраняемых природных территорий и волонтеры прошли на снегоходах и лыжах около 690 маршрутов, более 8 тысяч километров.

Предварительные данные говорят об увеличении некоторых видов фауны в ЯНАО.

«Перепись животного мира подтвердила рост численности диких северных оленей, лосей и белой куропатки. Кроме того, неоднократно были зафиксированы следы соболя, лисицы, белки, зайца-беляка и других промысловых видов», – рассказали в Департаменте природно-ресурсного регулирования округа.

После оценки численности популяций промысловых видов результаты зимнего маршрутного учета используют для выделения охотничьих квот для региона. Волонтеры – общественные помощники, пользуются льготами на изъятие лосей и медведей.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/v-yanao-pereschitali-promyslovuyu-zhivnost/>

Международные отношения

Ряд индийских компаний рассматривает возможность локализации производств в Мурманской области

ИА Би-Порт (Мурманск), 28/03/2023

Ряд индийских компаний рассматривает возможность локализации производств на Дальнем Востоке и в арктических регионах, в частности, в Мурманской области. Об этом сообщает министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики по итогам рабочего визита Алексея Чекунова в Индию.

Глава Минвостокразвития провёл в Нью-Дели несколько встреч с деловыми кругами. В расширенной встрече приняли участие руководители более 20 топ-менеджеров и акционеров индийских частных и государственных компаний, в том числе из топ-100 крупнейших национальных конгломератов, а также представители отраслевых бизнес-ассоциаций. Они обсуждали вопросы реализации проектов в туризме, фармакологии, поставки техники и оборудования, продовольственных товаров, девелопменте, добыче полезных ископаемых, строительстве инфраструктуры.

Кроме того, рассматривались перспективы развития транспортно-логических связей России и Индии, в том числе с использованием маршрутов Северного морского пути, арктической и дальневосточной железнодорожной и портовой инфраструктуры.

Во вторник пройдёт серия переговоров с руководителями индийского кабинета.

Первоисточник:

[https://b-port.com/news/278633?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%](https://b-port.com/news/278633?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A)

Парламентская газета, 28/03/2023

Некоторые недружественные страны намеренно пытаются ограничить России доступ к метеоданным, поскольку основным источником их получения является Всемирная метеорологическая организация. Об этом заявил зампред Комитета Совета Федерации по экономической политике Константин Долгов, передает «СенатИнформ».

На круглом столе «Транспортный потенциал Северного морского пути» в палате регионов сенатор отметил, что важнейшими вопросами обеспечения безопасности судоходства по Северному морскому пути в том числе являются участие в мониторинге гидрометеорологической обстановки и в организации системы предупреждения аварийных разливов нефти в акватории. При этом существуют сложности с доступом к метеоданным.

По мнению Долгова, в таких условиях приобретает актуальность развитие орбитальной группировки спутников, в том числе метеорологического назначения, и системы наземных приборов измерения.

«Нам пытаются намеренно ограничить доступ к метеоданным в связи с недружественной деятельностью целого ряда государств. В течение 2022 года часть европейских метеостанций ограничила доступ к информации о погоде», — пояснил парламентарий.

От точного прогноза погоды в Арктике напрямую зависят жизни конкретных людей, заявил он. Долгов также рассказал о поступающих в комитет Совета Федерации обращениях граждан, сообщающих о жестких требованиях к получению лицензий на разработку и установку метеостанций для бизнеса и низком проценте покрытия страны метеостанциями.

Первоисточник:

https://www.pnp.ru/economics/dolgov-zayavil-o-slozhnostyakh-s-dostupom-k-informacii-o-pogode-v-arktike.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

РБК, 28/03/2023

Норвегия начала переговоры с Россией о передаче председательства в Арктическом совете, пишет Reuters.

Предполагается, что Норвегия возглавит организацию 11 мая. Страна планирует сосредоточить свою работу на вопросах изменения климата, океанов, устойчивого экономического развития и народов Арктики, отмечает Reuters. «Мы хотим упорядоченного перехода [председательства в Арктическом совете]. Норвегия находится в контакте с Россией для подготовки перехода», — сказал агентству замминистра иностранных дел Норвегии Эйвинд Вад Петерссон. При этом о поездке «высокопоставленных политических деятелей» на «мероприятие министерского уровня» в России «не может быть и речи», заявил он.

Замминистра не уточнил, продолжится ли после перехода председательства пауза в работе совета, которую объявили после начала российской военной операции на Украине.

Глава МИД России Сергей Лавров пригласил участников совета принять участие в церемонии по передаче председательства Норвегии в Салехарде, но Осло предпочел провести мероприятие в онлайн-формате, а лидеры стран не будут принимать в нем участие.

Переход «предполагает активное и ответственное участие всех стран-членов Арктического совета в этом подготовительном процессе», подчеркнул в беседе с агентством посол МИД России по особым поручениям и председатель группы старших должностных лиц Арктического совета Николай Корчунов. Он напомнил, что Норвегия была одной из стран, которая поддержала решение приостановить сотрудничество после начала военной операции на Украине. Это «создает неопределенность относительно возможного будущего норвежского председательства и того, какого подхода оно будет придерживаться в отношении деятельности Арктического совета», отметил дипломат. МИД Норвегии отказался прокомментировать Reuters эти заявления Корчунова.

Опрошенные Reuters эксперты считают, что Норвегии «повезло» стать следующей в очереди на председательство. «Ни одна другая страна Арктического совета не имеет больше повседневного опыта работы с Россией [, чем Норвегия]», — объяснил профессор геополитики в британском университете Royal Holloway Клаус Доддс.

Первоисточник:

https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6422ed0d9a79476af64afed4?utm_source=yxnews&utm_m

Ямальский карбоновый полигон проследит за выбросом парниковых газов в Арктике

Север-Пресс, 28/03/2023

На Ямале вблизи станции Обская до конца этого года должен заработать карбоновый полигон «Семь лиственниц». Главная задача научного объекта — отслеживать выброс парниковых газов на арктической территории, а также объемы поглощенного из атмосферы углерода.

Наблюдение за климатически активными газами будут вестись в экосистемах лесотундры, северной тайги, пойменных и заболоченных землях низовья Оби.

Полигон предназначен для работы ямальских ученых и специалистов из других регионов, изучающих выделение углекислого газа (CO₂) в атмосферу.

Об этом, в частности, рассказал на Международной научно-практической конференции по вопросам изменения климата и таяния вечной мерзлоты в Якутске ведущий научный сотрудник сектора геоэкологии Научного центра изучения Арктики Роман Колесников. Встреча проходила 22—24 марта, на ней был представлен обширный опыт Ямала в предупреждении последствий глобального потепления.

По словам ученого, на территории будущего карбонового полигона уже находится вышка со специальными датчиками для забора проб воздуха. Также там разместят лабораторию с современным газоаналитическим и метеорологическим оборудованием.

Благодаря таким исследованиям мы будем понимать баланс парниковых газов в ЯНАО. Многие европейские государства говорят, что Россия выбрасывает слишком много газов. Но необходимо детально изучить этот вопрос и понимать, действительно ли мы даем эти выбросы или нет. У нас есть предположение, что территория России не только выбрасывает, но и значительно поглощает парниковый газ. И предстоящие исследования, а в стране таких полигонов будет 15, помогут нам сформировать точную картину. Вполне возможно, что мы гораздо больше поглощаем, чем выбрасываем...

Роман Колесников

ведущий научный сотрудник сектора геоэкологии Научного центра изучения Арктики

Также в новом полевом сезоне ямальские ученые продолжат сбор информации о мерзлоте и расширят область наблюдений. К примеру, добавятся гидрологические и гидрохимические исследования термокарстовых озер, изучение биологических сообществ.

Первоисточник:

https://sever-press.ru/news/nauka/jamalskij-karbonovyj-poligon-prosledit-za-vybrosom-parnikovyh-gazov-v-arktike/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdze

Где готовят арктических водолазов?

Goarctic.ru, 28/03/2023

Арктический спасательный учебно-научный центр «Вытегра», находящийся в Вологодской области, готовит специалистов МЧС самого разного профиля. А начиная с 2012 года здесь обучают водолазов, которые могут вести подводные работы в условиях критически низких температур.

Ежегодно в АСУНЦ «Вытегра» подводную квалификацию получают до 50 человек, и за прошедшее время отсюда вышло более 250 профессионалов. При этом каждый из них гарантированно обеспечен рабочей нагрузкой, ведь за последнее время в системе МЧС России создано шесть арктических комплексных аварийно-спасательных центров (АКАСЦ). Сейчас они действуют в Архангельске, Мурманске, Воркуте, Якутске, Нарьян-Маре, Дудинке и, вероятно, это не предел.

О том, что в МЧС уделяют самое серьезное внимание подводным работам, говорит и тот факт, что недавно проведенный Центром фестиваль водолазных профессий «Русский лед-2023» и соответствующую профильную конференцию посетил глава МЧС России Александр Куренков.

Впрочем, помимо специалистов МЧС, в фестивале приняли участие представители Росгвардии, ВМФ России, «Росатома», а в научно-практической конференции и их коллеги из Республики Беларусь, Армении, Казахстана и Монголии. Все они вели диалог на одном профессиональном языке.

А специально для GoArctic начальник АСУНЦ «Вытегра» Владимир Демин пояснил, откуда берутся арктические подводные кадры: «Сейчас в подавляющем большинстве водолазная служба в подразделениях МЧС внештатная. То есть, сотрудники не имеют должности спасатель-водолаз, а являются спасателями с допуском на водолазные работы. Но это и оправданно, потому что каждый наш

специалист это своеобразный «универсальный солдат». Ведь он должен не только, например, вытащить провалившегося под лед человека, но и оказать ему первую помощь. А кроме этого быть судоводителем маломерных судов, ликвидатором последствий ДТП и владеть другими компетенциями».

При этом на подготовку водолазов уходит самое большое количество учебных часов по сравнению с другими специализациями, а в ходе учебы самое пристальное внимание уделяется психологии.

«Человека нельзя бросать сразу на амбразуру, думая, что перед вами готовый спасатель и он, якобы, все может. Нет, человека необходимо подготовить психологически. Поэтому ребят сначала обучаем в бассейне глубиной 6 метров, потом выход на открытую воду и только затем подледное погружение», – рассказывает начальник поисково-спасательной службы АСУНЦ «Вытегра» Александр Баруздин.

Работа в арктических условиях имеет свои очевидные сложности. Здесь и критически низкие температуры, и высокая опасность обмерзания водолазного снаряжения, и вероятность неконтролируемых подвижек льда с появлением трещин, а также острые ледяные кромки, способные обрезать шланги и сигнальные концы. Поэтому для обеспечения безопасности здесь практически исключены погружения без поддержки обеспечивающего персонала.

«Для того, чтобы обеспечить бесперебойную работоспособность водолазного оборудования и самих спасателей, необходимо организовывать поддерживающий ледовый лагерь (модуль или палатку) для соответствующего обогрева. Кроме того, свои особенности имеет непосредственная работа подо льдом. Ведь водолаз спускается в прорубь или майну (незамерзший участок водоема) и не имеет возможности быстро всплыть на поверхность. Поэтому вопросы безопасности, вопросы слаженной работы страхующего и руководителя водолазной станции гораздо выше, чем обычно», – говорит Владимир Демин.

«Особые требования и к снаряжению – это полнолицевые маски. Сейчас также рекомендовано работать только в шланговом водолажном снаряжении, когда подача воздуха осуществляется непосредственно с поверхности льда», – дополняет Александр Баруздин.

Что же касается скорости, то каких-либо специальных нормативов для водолазных работ не предусмотрено: «В работе любого спасателя счет всегда идет на минуты и секунды. Поэтому для нас существует единый норматив – выезд по любому вызову и со всем необходимым оборудованием в течение пяти минут. Все остальное зависит от мастерства и скорости принятия решений», – отмечает Владимир Демин.

И, конечно, столь тяжелые условия приводят к более широкому применению робототехники, передовых средств связи (как между водолазами, так и с обеспечивающей группой), а также других технических ноу-хау. Например, на фестивале демонстрировалось несколько технологий подводной резки и сварки. Сам метод апробирован достаточно давно и в нашей стране применяется не только в МЧС, но и Росатоме, а также Минобороны, представители которого показали здесь автономный комплекс, позволяющий переносить снаряжение непосредственно самому водолазу.

«Это новая разработка наших ученых, позволяющая проводить подводную сварку при помощи специальной проволоки. Комплекс предназначен для работ на глубинах до 60 метров в морских и пресных водоемах... Мы применяли эту практику при проведении различных видов работ, например, в Арктике, когда участвовали в комплексной экспедиции «Умка – 2020», а также в ходе специальной военной операции», – рассказал командир экспедиционного аварийно-спасательного отряда специального назначения ВМФ России Сергей Гуляев.

Накаляющаяся международная обстановка заставляет всерьез задуматься и о развитии новых подводных компетенций. Сейчас в российской системе МЧС уже есть Центр «Лидер», специалисты которого проводят пиротехнические работы, связанных с обнаружением, обезвреживанием и уничтожением невзорвавшихся боеприпасов. И в ходе общения с журналистами министр Александр Куренков не исключил возможности создания в системе МЧС специализации «водолаз-пиротехник».

Своя подводная служба есть и в корпорации «Росатом», которая давно и успешно работает в Арктике. На фестивале ее представители демонстрировали барокомплекс КВК-7 с усовершенствованной барокамерой РБК-1000. Причем, по словам начальника водолазной службы аварийно-технического центра «Росатома» Олега Ховаева в составлении технического задания и усовершенствовании комплекса принимали участие все специалисты-практики – от водителей до водолазов.

Если же говорить непосредственно о водолазном снаряжении, то по заверениям практически всех собеседников, российские образцы ни в чем не уступают зарубежным аналогам и одинаково успешно применяются в ходе различных подводных работ. Да и практика давно показала, что успех любой спасательной операции зависит не только, и не столько от техники, сколько от специалиста, ее применяющего. А с этим у наших «спасателей с допуском на водолазные работы» все в порядке.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/society/gde-gotovyat-arkticheskikh-vodolazov/>

Переправу Салехард - Лабытнанги закроют из-за парашютистов

Красный север (Салехард), 28/03/2023

На Ямале запланированы грандиозные учения спасателей из девяти регионов Севера. На время отработки навыков десантирования закроют переправу Салехард — Лабытнанги. Учения продлятся один день.

Учения «Безопасная Арктика — 2023» пройдут в регионе 6-7 апреля, а подготовка к ним начнется в конце марта. Спасатели-парашютисты будут спускать груз и десантироваться сами на приближенную к реальным условиям площадку 31 марта в районе ледовой переправы. Движение по ней между столицей округа и Лабытнанги в этот день приостановят. Точное время его остановки назовут позднее в паблице ЕДДС г. Лабытнанги.

Спасатели отточат свои умения и навыки, покажут сноровку и скорость при развертывании полевого лагеря. Также на учениях испытают в деле спецтехнику и оборудование.

Первоисточник:

https://ks-yanao.ru/news/obschestvo/perepravu-salehard-labytnangi-zakrojut-iz-za-desantirujuschih-sja-parashjutistov?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fks-yanao.ru/

Промышленность и технологии

На Крайнем Севере появятся модульные центры обработки данных

Российская газета, 28/03/2023

В России взят курс на развитие собственных облачных сервисов. По данным исследований, в 2022 году объем их услуг увеличился на 41 процент и составил более 86 миллиардов рублей. Тем временем доля глобальных провайдеров упала практически до нуля. Но переход на отечественную инфраструктуру в этой области идет очень неравномерно. Если в Петербурге и других городах-миллионниках появляются все новые центры обработки данных (ЦОДы), то в менее населенных северных регионах провайдеры не спешат их строить, опасаясь отсутствия спроса. При этом потребность в надежных и безопасных хранилищах данных особенно

велика на таких перспективных территориях, как Арктическая зона РФ. Решать проблему государство и бизнес будут совместно.

Для работы облачного хранилища необходимо как "железо" - компьютерная техника, - так и программное обеспечение. Бытует мнение, что раньше все это у нас было зарубежным, а отечественные решения стали востребованы лишь недавно и только в связи с уходом глобальных игроков.

- На самом деле иностранные компании, покинувшие наш рынок в прошлом году, занимали на нем относительно небольшую долю - 7,5 процента, - отметил руководитель направления операционного консалтинга центра компетенций НТИ на базе МГУ имени Ломоносова Александр Ангеловский при обсуждении темы на площадке СФ. - А следовательно, решения, разработанные нашими компаниями, стали конкурентоспособными на внутреннем рынке не просто потому, что им нет альтернативы. Они объективно по большинству характеристик находятся на том же уровне, что и зарубежные, а по некоторым даже их превосходят.

За год число отечественных компаний, использующих облачные технологии, выросло в три раза - с одного до трех процентов всего российского бизнеса. Как говорится, есть куда расти. Но локомотивом развития таких сервисов стали государственные структуры. Это понятно: они получают доступ к персональным данным миллионов граждан и должны обеспечить им надежную защиту.

Для государственных органов в 2019 году создали специальную платформу - Гособлако. Она позволила объединить вычислительные ресурсы, оптимизировать расходы и обеспечить информационную безопасность, которая стала особенно актуальной в связи с санкционным давлением.

- В этой системе используется исключительно отечественное оборудование, - пояснил заместитель министра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ Евгений Филатов. - Программное обеспечение также в основном российское, но пока мы еще не полностью перешли на свои решения в области виртуализации. Это должно произойти к осени.

Девять центров обработки данных Гособлака расположены в четырех городах: Санкт-Петербурге, Удомле Тверской области, Москве и Новосибирске. Эти ЦОДы обеспечивают устойчивость системы на случай отказов работы и катастроф. В 2023-2024 годах планируется построить еще шесть центров в пяти городах - от Сочи до Владивостока. Но весь Север остается белым пятном на этой карте.

Дело в том, что места для новых ЦОДов выбирают по числу населения, которое активно пользуется государственными услугами и информационными системами. Это касается и государственных, и коммерческих дата-центров.

- Мы пока не видим спроса для строительства полноценного центра обработки данных на Севере, - констатирует директор по продуктам крупнейшего российского провайдера Александр Обухов. - Поэтому будем использовать в северных регионах модульные контейнерные ЦОДы в качестве пилотного проекта. Тем самым мы создадим предложение и сможем посмотреть, насколько оно востребовано.

Локомотивом развития таких сервисов стали государственные структуры — они должны обеспечить защиту персональных данных миллионов граждан.

Справедливости ради отметим, что начало облачным процессам в Арктике уже положено: осенью прошлого года в Мурманске открылся самый северный в стране коммерческий ЦОД. Он обеспечивает безопасность городов Заполярья - хранит данные видеонаблюдений и аналитики.

Однако подобные центры нужны не только государству, но и бизнесу, который также собирает "чувствительную" информацию, в том числе персональные данные. Это, например, банки и ретейл. Причем самые "громкие" утечки информации в последнее время происходили именно из корпоративного, а не из государственного сектора. Следовательно, степень его защищенности оставляет желать лучшего.

Нужны специальные меры поддержки для создания и использования облачных сервисов, уверены специалисты. И прежде всего - для малого и среднего бизнеса, который мигрирует в облако гораздо медленнее крупных компаний.

Предполагается, что сами предприниматели тоже внесут свой вклад в прогресс - например, в формате государственно-частного партнерства. По словам Александра Обухова, сегодня в законодательстве даже нет такого понятия - "центр обработки данных". Необходимо также разработать отечественную систему классификации ЦОДов по уровню надежности взамен зарубежной и принять стандарты качества для оборудования и ПО, на базе которого будут создаваться облачные сервисы.

Кстати

Нельзя забывать и о домашних пользователях облаков, подчеркивает директор по продуктовому маркетингу "МойОфис" Петр Щеглов.

- Этот сегмент все еще критически зависит от зарубежных облачных сервисов. Любое устройство на руках у домашнего пользователя связано с сервисом, у

которого нет ни одного дата-центра в России! Импортозамещение в этой области тормозит нехватка процессоров, в том числе для искусственного интеллекта. Конечно, мы начали двигаться в сторону продвижения своих сервисов в рамках предустановки отечественного ПО на различную технику. Но это не переломило общей тенденции. Простого решения здесь нет, надо отдельно заниматься этим направлением, - считает эксперт.

Первоисточник:

https://rg.ru/2023/03/28/reg-szfo/oblachnaia-arktika.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

Спутниковую группировку «Арктика-М» планируют полностью развернуть к 2029 году

Таймырский телеграф, 28/03/2023

Роскосмос планирует развернуть орбитальную группировку из четырех спутников «Арктика-М» к 2029 году. Об этом сообщил ТАСС представитель госкорпорации Виталий Мироничев.

В конце прошлого года Роскосмос заявил, что группировку спутников нового комплекса увеличат с двух аппаратов до четырех. Первый спутник «Арктика-М» запустили 28 февраля 2021-го, запуск второго запланирован на 2023 год. Разработка спутников нового поколения «Арктика-МП» начнется в 2026-м, они будут унифицированы со спутником «Электро-М», платформу и аппаратуру космических аппаратов создают на отечественной элементной базе.

Космическая система гидрометеорологического и климатического мониторинга «Арктика» предназначена для круглосуточного всепогодного мониторинга поверхности Земли и морей Северного Ледовитого океана, а также для обеспечения связи. Группировка из четырех аппаратов «Арктика» будет непрерывно обеспечивать мониторинг Арктического региона и Севморпути с двух ракурсов.

Первоисточник:

[https://www.ttelegraf.ru/news/sputnikovuyu-gruppirovku-arktika-m-planiruyut-polnostyu-razvernut-k-2029-godu/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.](https://www.ttelegraf.ru/news/sputnikovuyu-gruppirovku-arktika-m-planiruyut-polnostyu-razvernut-k-2029-godu/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen)

Судоверфь "Звезда" к маю подготовит документы для расчета цены ледокола "Россия"

ТАСС, 28/03/2023

Стоимость и сроки строительства атомного ледокола "Россия" проекта "Лидер" могут увеличиться из-за срыва поставок и увеличения стоимости изготовления некоторых комплектующих. Судостроительный комплекс (ССК) "Звезда" до конца апреля подготовит документы для проведения экспертизы расчета стоимости строительства ледокола, сообщил журналистам статс-секретарь - замглавы Минпромторга Виктор Евтухов.

Ранее "Коммерсантъ" со ссылкой на источники сообщил, что стоимость строительства ледокола "Россия", ранее составлявшая 128 млрд рублей, может вырасти на 40-60%.

"Не стал бы горячиться, давая оценку, на сколько именно", - ответил замглавы министерства на соответствующий вопрос.

По словам Евтухова, факторы, которые могут повлиять на сроки и стоимость госконтракта, обсуждались на совещании под его руководством. В частности, речь шла о срыве поставок ряда комплектующих. Так, ПАО "Энергомашспецсталь" не поставило крупные отливки, авансы за которые уже выплачены. "Найден новый поставщик - это ООО УК "УЗТМ-Картэкс", это предприятие оперативно откликнулось и сразу приступило к исполнению заказа", - уточнил замглавы Минпромторга. Кроме того, АО "ОКБМ Африкантов" заявило об увеличении сроков изготовления паротурбинных установок АО "Силовые машины", а также об общем росте стоимости работ по изготовлению ядерной энергетической установки и другого комплектующего оборудования в санкционных условиях.

"В этих условиях ООО "ССК "Звезда" вынуждено корректировать план строительства судна, стоимость основного оборудования. И уже на основании всего этого до конца апреля сформирует полный комплект документов для проведения экспертизы расчета цены строительства ледокола "Россия", - прокомментировал Евтухов.

Далее по этим материалам АО "Центр технологии судостроения и судоремонта" выдаст заключение технико-экономической экспертизы по стоимости и срокам сдачи ледокола, сказал замминистра. Проведение такой экспертизы, по его словам, обычно занимает 40-60 дней.

Первоисточник:

https://tass.ru/ekonomika/17389645?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_re

Первый каботажный рейс по СМП в летне-осеннюю навигацию 2023 года запланирован на 26 июня

PortNews, 28/03/2023

Первый каботажный рейс в летне-осеннюю навигацию по Северному морскому пути (СМП) из Санкт-Петербурга на Дальний Восток запланирован на 26 июня 2023 года. Об этом во время круглого стола «Транспортный потенциал Северного морского пути» в Совете Федерации рассказал руководитель проекта Проектный офис по развитию Арктики «Росатома» Сергей Чемко.

Он уточнил, что на этот год запланировано не менее трех рейсов, расписание уже составлено. Так, первый рейс намечен на 26 июня, второй — на 7 августа, третий — на 29 сентября.

По его словам, 2022 год показал востребованность данного вида перевозок. «Первый рейс мы провели с не очень большой загрузкой, скорее всего, из-за нехватки информации у грузовладельцев. Второй рейс у нас прошел с загрузкой 90%. Не 100% только потому, что часть груза была генеральная, негабаритная. При этом мы организовали загрузку с запада на восток, чего ранее не было, привлекли экспортные грузы, а также негабаритные, которые невозможно перевезти по железной дороге. Также были грузы социального назначения для Камчатки», — рассказал Сергей Чемко.

По его словам, уже сейчас, за три месяца до начала перевозок, у ФГУП «Атомфлот» большое количество заявок от грузовладельцев, операторов флота и транспортных компаний. Одна из проблем, которая не решена на данный момент, это отсутствие на логистическом рынке достаточного количества рефрижераторных контейнеров для перевозки в обратном направлении, с Дальнего Востока, рыбной продукции.

Первоисточник:

https://portnews.ru/news/344984/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_refer

Социально-экономическое развитие

Для больниц в Арктике закупают новое медоборудование на 260 миллионов

ФедералПресс, 28/03/2023

На федеральные средства будет приобретено необходимое медоборудование для населенных пунктов, расположенных в арктических районах Республики Коми. Например, аппарат магнитно-резонансной томографии для больницы в Воркуте.

«Региональному минздраву на 2023 год выделено из федерального бюджета около 260 миллионов рублей в рамках «Единой субсидии», – сообщает информационное агентство «БНК».

Кроме МРТ для воркутинской больницы на эти средства закупят передвижной медицинский комплекс для центральной районной больницы в Усинске. В него входят ФАП, флюорограф и маммограф.

Для центральной городской больницы в Инте приобретут 24 единицы медоборудования. В селе Усть-Цильма появятся быстровозводимые модульные конструкции для размещения врачебной амбулатории и рентгеновский компьютерный томограф.

Сообщается, что госконтракты на поставку медоборудования планируется заключить до 10 апреля.

Первоисточник:

https://fedpress.ru/news/11/society/3228799?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

Предприниматели со всей республики следили за первым Арктическим бизнес-форумом в Воркуте

Комиинформ, 28/03/2023

С 25 по 26 марта центр "Мой бизнес" Коми провел для предпринимателей первый масштабный региональный "Арктический бизнес-форум" в рамках реализации нацпроекта "Малое и среднее предпринимательство".

За 2 дня форум посетили более 100 участников. Некоторые из них приехали на мероприятие из Усинска, Инты, Сыктывкара и других населенных пунктов республики. Для тех, кто не смог посетить форум в очном формате, была организована онлайн-трансляция, которую просмотрели более 3 тысяч раз.

В первый день на площадке воркутинского Дворца культуры шахтеров выступили не только эксперты со всей России, но и представители структур по поддержке бизнес-инфраструктуры республики – заместитель министра экономического

развития и промышленности РК Нарине Киракосян, заместитель директора центра "Мой бизнес" Коми Сергей Носков и первый заместитель руководителя администрации Воркуты Александр Камкин.

В рамках пленарного заседания представители структур по поддержке малого и среднего бизнеса Республики Коми ответили на вопросы участников о резидентстве в Арктической зоне, социальном предпринимательстве и получении грантов на развитие бизнес-проектов. Своим примером развития бизнеса в Воркуте также поделился действующий предприниматель Илья Самиряк – руководитель сети кулинарий "Поварешка" и воркутинского развлекательного центра.

"До 1 июня текущего года открыт прием заявок на включение в федеральный перечень социальных предприятий. Предприниматели, получившие статус социального предприятия и ведущие деятельность на территории Арктической зоны, могут претендовать на получение гранта до 1 миллиона рублей", – отметила Нарине Киракосян.

Первым полезными знаниями для предпринимателей поделился спикер из Казани Рашид Хузин — эксперт по продвижению бизнеса в социальных сетях и сертифицированный специалист по Яндекс.Директ и Яндекс.Метрике. Рашид рассказал участникам, как получать клиентов из социальных сетей и как с их помощью увеличить прибыль на 20, 50 или даже 200%. Отделиться от конкурентов, продавая один и тот же товар, или выстроить очередь из клиентов до открытия бизнеса – на эти вопросы ответил спикер в рамках своего выступления.

"Я приятно удивлен тем уровнем подготовки и проведения форума центром "Мой бизнес" Коми, а также работе коллег-спикеров. Мне очень понравилась публика. Воркутинцы вовлечены, постоянно задавали вопросы. Меня удивило, что люди приехали на форум из Усинска, Инты и других городов, добирались более 10-ти часов. В Казани такое представить невозможно. Предпринимателям готово помогать государство, готовы помогать специалисты, остается только брать и делать. Надеюсь, наш форум стал отличным толчком вперед для малого бизнеса республики", – поделился Рашид.

О том, как развивать бизнес в Республике Коми и что не нужно делать, чтобы стать успешным, рассказал предприниматель из Усинска, франчайзи "Додо Пицца" и основатель бренда детских центров "Добролэнд" Владислав Островский. Молодой предприниматель поделился своим опытом: как начал свой первый бизнес, с какими трудностями ему пришлось столкнуться и как он выстраивает свою работу в бизнесе сейчас.

Кроме практических полезных знаний и бизнес-лайфхаков от действующих

предпринимателей для участников состоялась нетворкинг-сессия. Провел ее Сергей Брыков – предприниматель из Москвы и основатель брокерской-инвестиционной компании "Бьюти Брокер". У каждого участника было 60 секунд чтобы рассказать о себе, своем деле, а также поделиться, чем он может быть полезен собеседнику. В рамках сессии каждый познакомился друг с другом и приобрел новые полезные контакты. Кто-то после сессии будет поддерживать дружеское общение, а кто-то возможно, станет бизнес-партнером в рамках нового проекта.

Как с помощью личного бренда развивать и масштабировать бизнес? Об этом рассказала следующий спикер из Москвы Анна Чернуха. Анна – частный PR-менеджер, журналист, главный редактор единственного в России байкерского журнала "Свободная Дорога", а также спикер "Деловой среды" Сбербанка. Она понятным языком на собственных жизненных примерах рассказала, как пришла к созданию собственного бизнеса и как ей в этом помог личный бренд. А еще у Анны сбылась давняя мечта. Она давно мечтала выступить в Воркуте, начав с фразы "Привет, Воркута", и теперь она сбылась.

Одна из участниц форума Анна Иванова приехала не так давно в Воркуту из Донецкой народной республики. Анна делится: "Я приехала из Донецка несколько месяцев назад. На мероприятии такого уровня я впервые, удивительно, что это произошло именно в Воркуте. Спикеры - "огонь", рассказали все доступно и понятно, я узнала для себя очень много нового. Всем желаю развития, двигаться только вперед. Теперь к полученным знаниям осталось применить действия и получить результат".

Следующего спикера знают многие сыктывкарцы. Николай Габов – предприниматель, бизнес-наставник, привлек для клиентов более 30 млн рублей инвестиций. А еще Николай – призер конкурса "Молодой Предприниматель Республики Коми" 2022 в номинации "Цифровой Бизнес", который проводил центр "Мой бизнес" Коми осенью прошлого года. Николай поделился с начинающими и действующими предпринимателями как найти инвестора, какие формы и условия инвестирования существуют, а главное, как правильно провести встречу и сделку с инвестором. Николай своим выступлением завершил первый день бизнес-форума и здорово зарядил энергией публику с помощью активной части своей программы.

"Хочу выразить огромную благодарность за организованное мероприятие. Отдельное спасибо хочу сказать спикерам, они открыли для меня много нового!", – добавила участница и партнер форума Валерия Сканк, представитель бренда уходовой косметики "LE MOUSSE".

На следующий день участники смогли лично пообщаться со спикерами в формате консультаций. Консультационный день прошел на площадке воркутинского офиса

центра "Мой бизнес" Коми. Желающих задать свои вопросы было так много, что весь офис мгновенно наполнился дискуссиями и обсуждениями. Спикеры отвечали на вопросы по своей направленности, а сотрудники центра консультировали участников по мерам государственной поддержки для предпринимателей.

"Наикрутейшее мероприятие! Организация на высшем уровне, спикеры – профессионалы! Участники – начинающие и будущие фрилансеры и просто отличные люди. Информация эксклюзивная и ценная, впечатления и эмоции держат до сих пор. Огромная благодарность всем причастным и неравнодушным!", – высказалась участница форума Лариса Болдар.

Завершился форум не только большим количеством полученных знаний и положительных отзывов от участников, но и созданием бизнес-чата для предпринимателей арктической зоны. Теперь участники чата смогут оперативно обсуждать актуальные темы ведения бизнеса в Арктике, делиться друг с другом полезными знаниями и опытом, а также помогать друг другу в решении проблемных вопросов.

Центр "Мой бизнес" Коми и Минэкономразвития региона продолжат, со своей стороны, оказывать предпринимателям государственную поддержку.

Первоисточник:

https://komiinform.ru/news/248295/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_ref

Транспортные системы

В России развитие речного флота столкнулось с западными санкциями

Аргументы недели, 28/03/2023

Эксперты признают, что гражданское судостроение неизбежно пострадает от ограничений США и ЕС на импорт судового комплектующего оборудования (СКО). Сроки сдачи новых кораблей будут сдвигаться, так как замена СКО потребует перепроектирования и существенно увеличит стоимость. Но есть и хорошие новости. За последние 10 лет государство немало сделало, чтобы строить новые суда в России было выгодно. Вырос и спрос на круизы по Волге, Каме или Енисею. Но это тяжёлый бизнес: новый круизный лайнер требует миллиардных вложений, а окупается очень долго. Да и одними кораблями проблемы речников не исчерпываются.

Сто рублёв на постройку кораблёв

«Ах, не солгали предчувствия мне,
Да, мне глаза не солгали.
Лебедем белым скользя по волне,
Плавно навстречу идёт пароход».

Так пел Леонид Утёсов на весь Советский Союз в 1940 году. Ещё до войны после выхода фильма «Волга-Волга» в стране были чрезвычайно популярны круизы на пароходах, а начиная с 1950-х – на дизель-электроходах. Последние два советских дизель-электрохода – «Ленин» и «Советский Союз» были построены на горьковском заводе «Красное Сормово» в конце 1950-х годов. Это были гиганты с кондиционерами, телевизорами и киноконцертными залами на 100 человек, не имевшие на тот момент аналогов в мире. Стать пассажиром такой посуды было частью образа успеха советского человека.

Однако начиная с 1960-х пассажирские суда по проектам советских КБ начали строить в ГДР, Чехословакии и Венгрии. Решение было чисто политическим: из стран Восточной Европы сформировали Совет экономической взаимопомощи (СЭВ), их экономику требовалось поддерживать советскими заказами. Политбюро размышляло просто: все военные корабли будем строить у нас, а гражданское судостроение поделим между нашими заводами и сателлитами. В итоге в СССР из «гражданки» остались проекты попроще: сухогрузы, траулеры, буксиры, баркасы. А «белоснежные красавцы-лайнеры» строились за кордоном (к слову, в «Бриллиантовой руке» роль теплохода «Михаил Светлов» сыграл трофейный лайнер «Победа», построенный в Данциге в 1928 г. под названием «Магдалена»).

Нет, конечно, в СССР строили и сложнейшие научные суда для Арктики и Антарктики, и могучие океанские танкеры. Но после распада СЭВ и СССР оказалось, что у российских верфей не сохранилось компетенций для строительства пассажирского флота. Построенное в союзные времена постепенно изнашивалось. И в 2011 г. страна ужаснулась после катастрофы древнего теплохода «Булгария», унёсшей жизни 112 человек, в том числе 29 детей. Но, несмотря на полную казну и обещания властей возродить пассажирское судостроение, воплотить их во что-то путное долгое время не удавалось.

Тем пафоснее были восторги, когда в 2020 г. удалось после 60-летнего перерыва ввести в эксплуатацию полноценный отечественный круизный теплоход «Мустай Карим», построенный на том же заводе «Красное Сормово». Его называли пятизвёздочным отелем на воде, или четырёхпалубным круизным лайнером, готовым единовременно принять 329 пассажиров в 160 каютах. Правительство выделило 15 млрд рублей на запуск строительства 7 «пассажиров», и эксперты снова не жалели авансов: дескать, «лёд тронулся» и скоро весь парк речных лайнеров будет полностью обновлён.

Из судостроительного департамента Минпромторга сообщали, что в России в разной степени строительства находится 39 новых пассажирских судов. Но на поверку большинство из них оказались вариациями «Метеоров» и «Комет», которые СССР производил сотнями. А реальных «прорывов» за последние три года не наблюдается.

Самое крупное событие: в 2022 г. нижегородская компания «Гама» «поставила на маршрут» 80-метровый трёхпалубный теплоход «Золотое кольцо». Он может выходить в Азовское или Чёрное море и проплывать под всеми мостами так называемой «Московской кругосветки». Так ещё в начале XX века окрестили единственный в мире речной кольцевой теплоходный туристский маршрут протяжённостью более 1800 км. Путешествие длится 10–12 дней: из Москвы теплоход уходит южнее на Коломну, Рязань и Муром, добирается до Волги, а уже из Нижнего Новгорода возвращается в столицу через Плёс, Ярославль и Углич. Но ценник кусается: на майские праздники размещение в двухместной каюте с трёхразовым питанием на «Золотом кольце» обойдётся в 151 тыс. рублей с человека за 10 дней.

Даже трёхдневная водная прогулка в районе Костромы и Кинешмы на каком-нибудь старье обойдётся в более чем 10 тыс. рублей с человека в сутки. У компаний нет другого выхода, как задирать цены. «Мустай Карим», по самым скромным оценкам, обошёлся компании «Водоход» в 3 млрд рублей, и в нём даже внешне бросается в глаза стремление по максимуму использовать пространство: он весь прямоугольный, без зазоров и привычных внешних трапов. Похожий лайнер «Пётр Великий» компания «Московское речное пароходство» уже несколько лет не может достроить на заводе «Лотос» под Астраханью – последний раз сроки сдвинулись на конец 2023 года.

Получается, лидеры круизного рынка, мобилизовав все ресурсы, построили два крупных корабля – и долго будут платить за это по векселям. Ещё два теплохода «Андрей Дубенский» и «Виктор Астафьев» на 245 пассажиров планируют сдать для круизов по Енисею в 2024–2025 годах. Пару лет назад оглашался ценник в 5, 5 млрд рублей, а сегодня уже 8, 7 миллиарда. Но там заказчиком выступает Красноярский край (лизинг с последующим выкупом), а частнику такие расходы в жизни не потянуть.

– Обычный круизёр советского разлива может заработать в сезон более 100 миллионов. Много это или мало? Помимо зарплат для 30–40 человек команды и обслуживающего персонала, надо платить за топливо, за причалы, за прохождение шлюзов, – говорит бывший капитан Михаил Соколов. – Нужно модернизировать старое судно и помнить, что сезон – это только полгода. А остальные шесть месяцев – одни расходы по содержанию корабля. Плюс кормление администрации

на берегу. Плюс налоги и неминуемые штрафы. Остаётся не так и много. Без шансов когда-нибудь заработать миллиард на новый современный корабль.

«Перспективным вариантом» для частных речников пока остаются корабли типа «Сура», построенные от нуля в Городце (Нижегородская область). Но по сравнению с чешскими и немецкими четырёхпалубниками «Сура» более чем скромны: всего 35 метров в длину, 19 кают, колёсный ход. Зато скромная осадка, позволяющая гулять по обмелевшим российским рекам, экономичный двигатель и умеренная цена – 75 млн рублей. Правда, со стороны может показаться, что это большой катер.

Правительство пытается помогать: из 15 млрд рублей, выделенных по программе Минпромторга, около половины пойдёт на три лайнера типа «Карелия», первый из которых планируют завершить не раньше 2025 года. А с учётом санкций – и того позже. Но даже все новинки, вместе взятые, не переломят ситуации в отрасли. Как ни печально, посмотреть другими глазами на проблемы речников власти может заставить новая «Булгария».

Дедушки русского флота

Несколько лет назад на Международном форуме «Морская индустрия России» генеральный директор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров заявил, что деградация российского флота остановлена. По подсчётам Егорова, с начала века до марта 2015 г. получено 170 круизных, прогулочных, пассажирских судов и паромов местных линий. Но снова на поверку оказалось, что львиную долю новинок (115 судов, или 68%) составляют прогулочные кораблики, построенные в основном для Петербурга. Хотя забавная бочка с огромной кроватью для брачующихся может оказаться глубокой реконструкцией буксира 1970-х годов. 30 единиц пришлось на самоходные и несамоходные паромы для восточных бассейнов и европейского Севера. А круизных «пассажиров» – всего 5 штук.

В докладе Егорова имеются их названия: «Александр Грин», «Русь Великая» и три типа «Сура». «Грин» в девичестве назывался «Александр Блок» и был построен в Австрии в 1984 году. А «Русь Великая» – это перелицованный «Генерал Ватутин», сошедший со стапелей в ГДР в 1960 году. Его владельцы уверяют, что от прежнего «Ватутина» остались одни шпангоуты. Но корректно ли называть новым корабль, построенный за год до полёта Гагарина?

Многие компании также хитрят: вместо даты постройки корабля указывают дату его последнего ремонта. Хотя на самом деле они сходили со стапелей в странах, которые сегодня вовсе не существуют: ГДР и Чехословакия. При развале пароходств нынешние владельцы выкупили их за бесценок. Например, теплоходы «Александр Пушкин» и «Максим Горький» – это австрийский проект Q-040 постройки 1974 г., который сегодня способен развить скорость до 22 км/ч. А

«Константин Коротков» – это проект 301, спущенный на воду в братской ГДР в 1976 году.

Конечно, владельцам теплохода «Александр Суворов» трудно скрыть, что это тот самый корабль, на котором в 1983 г. погибло более 170 человек. Тогда по ошибке экипажа теплоход на полном ходу зашёл под несудоходный пролёт Ульяновского моста. У судна полностью срезало рубку, дымовые трубы, кинозал, который был полон людей. «Ветерана» реконструировали и вернули в строй: в сезон он успевает совершить около 30 рейсов из Москвы в Ярославль через Углич и Мышкин.

Не сошёл с курса и «Анатолий Папанов», который построен в 1961 году. Полвека спустя он затонул в результате пожара в машинном отделении, а за несколько лет до этого потерпел крушение на Ладожском озере и не эксплуатировался 6 лет. На сайте владельца «Папанова» об этом нет ни слова: сказано лишь, что после реконструкции в 2009 г. появились новые панорамные каюты, отдельные санузелы, новый бар-ресторан. Трудно представить, как Речной регистр допустил теплоход «Господин Великий Новгород» к рейсам на Соловки через Белое море, в воде которого пассажир даже летом погибнет за 15 минут. «Новгород» оказался теплоходом 646-го проекта, построенным в ГДР в 1953 году. То ли не желая ссориться с паломнической службой Валаамского монастыря, которой принадлежало корыто, то ли вследствие уникальных качеств судна, заставшего агонию Сталина, регистр разрешил выход в море (!) круизёра на два года старше «Булгарии».

Ещё один «дедушка» – теплоход «Святая Русь» (прежнее название – «Родина») постройки 1955 г., прошедший модернизацию в 2006-м и тоже возивший туристов из Питера на Валаам. Сколько ни освящали древнюю посудину, в 2015 г. у неё по пути отказали двигатели, а поднявшиеся на борт транспортные полицейские увидели расслабленными не только туристов, но и команду. Только после этого все круизы на «Святой Руси» были отменены. Вскоре её купил всего за 8 млн рублей (по цене металлолома) покупатель из Нижнего Новгорода, а в 2020-м лайнер сгорел и затонул – благо на нём не было пассажиров.

– Некоторые пассажиры, узнав возраст нашего корабля, требуют в каюту молоток, чтобы выбить иллюминатор в случае катастрофы, – рассказывает член команды одного из теплоходов-ветеранов. – Специально держим целую бочку молотков. Но если команда в сотый раз ходит на Валаам, риск ошибки сведён к минимуму, а все коварные места на пути давно известны. Проверки техсостояния сильно отличаются. Иногда целые делегации приходят, капитан неделями с бумажками бегают. А иной раз зашли пара ребят, через пять минут вышли – и больше мы их не видели.

После катастрофы «Булгарии» только на Северо-Западе 200 судов не могли получить необходимые для работы документы: регистр, наблюдая, как ёрзают на скамье подсудимых их казанские коллеги, вдруг засомневался в техническом соответствии чуть ли не всего речного флота. Но в следующий сезон накал спал, и никакого коллапса не наблюдалось. Все ведь понимают, что новые суда стоят заоблачных денег, зато «ветерана» можно купить по дешёвке. В навигацию 2023 г. пермский флот пополнится новым теплоходом – компактным двухпалубником «Борис Полевой» на 150 пассажиров. Его построили в Венгрии в 1961 г. и недавно приобрели на аукционе за 12, 3 млн рублей. Целый плавучий дом по цене двухкомнатной квартиры в Москве.

Пока гром не грянет

Речное пассажирское судостроение – невезучая отрасль. Во-первых, у неё оказались неважные лоббисты. Недавний вице-премьер Юрий Борисов пытался провалить предложение выделить 105 млрд рублей на программу льготного лизинга судов вместо 15 миллиардов. Но идея не прошла, и самого Борисова в правительстве больше нет. Хотели и утилизационный грант увеличить до 50% стоимости нового судна, но в итоге он остался на уровне 15%. Лоббисты стонали: увеличьте хотя бы до 30–35% – это же всего 2 млрд рублей в год на отрасль. Но правительство осталось глухо. Российская палата судоходства предлагала по госзаказу построить серию круизных судов и сдавать их частникам в лизинг – тоже не прошло. Хотя эксперты подсчитали, что при нынешних темпах выбытия старого флота нужно построить не менее 20 современных теплоходов, чтобы удержать рынок на нынешнем уровне – 400 тыс. пассажиров в год.

Речникам вдвойне обидно, потому что лоббисты дорожного и железнодорожного строительства, космоса и оборонки умудряются выбивать из бюджета сотни миллиардов на самые фантастические проекты. Ну почему на очередной мост в никуда или заранее нереальный полёт на Марс державе ничего не жалко? Разве плохо, если круизы разгонят тоску в небольших городках на Волге? И сами же отвечают: на операциях с обновлением флота много денег не отпилить. Поэтому власти охотно транжирят бюджеты на всевозможные «дноуглубительные работы» на той же Волге, а ради чего это делается – не так и важно.

Сегодня властям особенно не до круизных лайнеров, хотя на гражданское судостроение планируют выделить 200–300 млрд из Фонда национального благосостояния. Уже в 2022 г. из-за санкций выросла куча проблем у экспортёров, наполняющих все государственные фонды и бюджеты. Мало того, что суда под российским флагом не могут заходить в порты стран Евросоюза, крупнейшие международные страховщики отказываются с россиянами работать, а без страховки мало кто готов отгружать товар.

В нише угольных перевозок среднее плечо из-за эмбарго в Европе выросло более чем в два раза. Потребность в новых балкерах для перевозки угля на экспорт до 2030 г. оцениваются более чем в 90 новых судов. На них уйдёт не менее 200 млрд рублей. Не на чем стало и вывозить сельхозпродукцию на экспорт. По словам председателя правления Союза экспортёров зерна Эдуарда Зернина, катастрофически не хватает как костеров 4–6 тыс. тонн водоизмещения, так и крупных судов, которые могли бы доставлять нашу продукцию в страны Северной Африки и дальше под экватор: «Для нас проблема в том, что многие юрисдикции запретили своим судовладельцам заходить в российские порты. Мы резко оказались в дефиците по флоту, этот дефицит – часть политической игры».

Правительство рассчитывает ответить строительством собственного флота. Замглавы Минпромторга Виктор Евтухов называл объём программы гражданского судостроения до 2030 г. – 477 млрд рублей. Премьер Михаил Мишустин говорил, что на отечественных верфях готовы построить около 1,1 тыс. судов различного назначения в ближайшие 8 лет. Примерно каждое третье судно государство предлагает строить в лизинг по такой схеме: бюджет вкладывает в новый корабль 80% цены, частник – 20%, после чего он эксплуатирует судно, компенсируя казённые вложения с прибыли. Для речников это было бы грандиозным прорывом. Но, похоже, они последние в очереди к кормушке.

В прошлом банки предоставляли кредиты в лучшем случае под 15% годовых и только на 5–7 лет. Хотя при нынешних реалиях миллиард удастся отбить за 20 лет, если повезёт. Ведь минимум полгода корабль будет простаивать из-за холодов. И кто знает, какие умные правила придумают чиновники в будущем. Сейчас ещё можно распустить команду на зиму, а вдруг завтра обяжут платить всем полную зарплату? А если взлетят цены на причалы, на ремонт и штрафы? Вдруг снова введут коронавирусные ограничения?

И согласится ли правительство вообще массово строить пассажирские лайнеры в лизинг – большой вопрос. Средств у государства нынче немного, и оно готово вкладываться лишь в те ниши, которые обеспечивают ему доход: танкеры, балкеры, контейнеровозы. Для речников может банально не хватить не только денег, но и мощностей отечественных верфей, особенно когда уже висящее в стапелях судно нужно перепроектировать из-за санкций. Нехватка потенциала хорошо заметна по программе субсидирования строительства рыбопромышленных судов по инвестквотам: собирались построить 105 единиц (64 рыбопромысловых и 41 краболов) в 2017–2024 гг., но пока спущено на воду лишь 10 судов.

Есть надежда, что строить лайнеры помогут регионы. В Татарстане в рамках проекта «Великий Волжский путь» планируют отремонтировать существующий пригородный флот, а также построить новые суда для речных перевозок. В 2022 г.

был запущен тестовый маршрут из Чебоксар в Казань на судах «Валдай»: за 200 рейсов перевезено 18 тыс. пассажиров при средней загрузке 85% на каждый рейс (в летний сезон все билеты выкупали за неделю). Но «Валдай» – это кораблик меньше «Метеора», являющийся апгрейдом советского проекта «Беларусь», впервые представленного в 1963 году. При этом власти Чувашии и Татарстана говорят, что не потянут программу его широкого внедрения без помощи из Москвы.

Вроде бы есть перспективы у строительства речных судов на электрической тяге. Производители представляют его инновационным направлением, в котором Россия может выйти в лидеры. Массовой программы по замене флота на электрический нет ни у кого в мире. Хотя у электросудов по сравнению с дизельными есть много плюсов: они более экономичные, менее шумные, нет ни утечек топлива, ни выхлопных газов. Уже продали в Красноярск первый из пяти больших двухпалубных катамаранов на 130 пассажиров, на 90% состоящий из отечественных компонентов.

Тем не менее второй год откладывается запуск электрических речных трамваев по Москве-реке: то комплектующих нет, то того, то сего. Хотя столичные власти готовы потратить 20 млрд рублей на сеть зарядных станций, плавучих причалов и 21 электросудно. Ни Питер, ни Краснодарский край, ни Крым пока не собираются менять свои древние дизельные трамвайчики на активно предлагаемые им новинки. По российской традиции все ждут государственных денег, чтобы начать шевелиться. А у государства сейчас особенно много других хлопот.

Сели на мель

У речных перевозок есть и ещё одна проблема – обмеление судоходных рек. Причин тому несколько: где-то вырубка лесов привела к деградации питающих ту же Волгу ручейков и речушек, где-то причина в деятельности ГЭС. Получается, даже при наличии платёжеспособных пассажиров и новых лайнеров круизная отрасль может рухнуть.

Несколько лет назад федеральные каналы показали, как их корреспонденты в резиновых сапогах гуляют на середине великой русской реки, глубина которой местами опускалась до 40 сантиметров. Полноводный волжский приток Казанку, куда недавно заходили круизные лайнеры, и вовсе можно было перейти вброд – вода отступила на 5 метров от каждого берега. При президиуме Академии наук Татарстана срочно собрали научный совет по экологии, который констатировал, что на 80% Волга, протекающая на территории республики, уже превратилась в болото. В республике серьёзно пострадали 79 рек длиной более 100 км и 260 рек длиной до 60 км. Для зрителей напасть объяснялась аномальной жарой, стоявшей тогда в центре России.

Лето 2014 г. было куда менее жаркое, и дожди шли через день, а Волга обмелела

пуще прежнего. В районе Городца регулярно образуются огромные пробки из различных судов. С Горьковской ГЭС трое суток аккуратно сбрасывали воду, чтобы могли пройти корабли с двухметровой осадкой, и только на четвёртый день спуск увеличивали для проводки судов с осадкой до 2, 5 метра. Большинство построенных при СССР круизных лайнеров имеют осадку 2, 5–3 метра.

По информации экологов, в Нижегородской области в течение 30 лет вырубает по 11 расчётных лесосек. И это напрямую провоцирует обмеление. Сегодня самые дорогие участки под застройку – как раз на берегах рек. Лесов стало не просто меньше, они резко «помолодели», а ведь деревья в возрасте старше 20 лет работают как насос для рек.

У поволжских губернаторов, похоже, нет особого резона выпячивать эту проблему. В 2009 г. тогдашний губернатор Самарской области Владимир Артяков признал, что из-за обмеления Волги без воды осталось более трёх десятков населённых пунктов, региональному бюджету их снабжение обошлось в нехилые 500 млн рублей. В последующие годы обмеление только нарастало, но главы субъектов бодро рапортовали, будто это временное явление и в целом у них всё отлично.

Первоисточник:

https://argumenti.ru/society/2023/03/822179?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

Экология

В Норильске выбрали участок под экотехнопарк

Таймырский телеграф, 28/03/2023

В мэрии Норильска обсудили концепцию устойчивого управления отходами, включающую организацию экотехнопарка. Документ разработали по инициативе Агентства развития Норильска (АРН).

Концепция должна решить в Норильске и на Таймыре проблему переработки отходов, стихийных свалок, низкой эффективности предприятий системы обращения с отходами и недостатками логистической схемы перевозки мусора. Предлагаемая система предусматривает переход к циклической экономике – ресурсосбережению, отдельному сбору отходов и переработке мусора.

«Последний раз такая значимая встреча у нас прошла в прошлом году. Мы

рассматривали этот проект совместно с предпринимателями, представителями органов местного самоуправления и «Норникеля». Стало понятно, что участники по-разному видят реализацию проекта, поэтому к выработке единой концепции с подборкой оптимальных для Арктики решений мы привлекли профессионалов», – рассказал первый заместитель директора АРН Роман Кулян.

Лидером исследователей стал директор АНО «Зеленая цивилизация» кандидат биологических наук и академик МАНЭБ Дмитрий Федоров. Эксперты исследовали отходы, которые образуются на полуострове, рассмотрели вопросы логистики и работы действующих производств отрасли. Затем составили модель управления отходами и вариант «дорожной карты», где прописали инфраструктурные, событийные и организационные мероприятия, роли участников и ответственность исполнителей. Разработали и передали проекты базовых нормативно-правовых документов.

«Мы включили в концепцию разные предложения. По логистике, например, от законодательных как запрет на ввоз тары и упаковки, которые невозможно переработать, до рекомендаций по транспортировке отходов из удаленных поселков.

В ходе исследования стало понятно, какие нормативные акты необходимо принимать для того, чтобы в будущем наша концепция могла работать. Среди них корректировка территориальной схемы по обращению с отходами края и издание отдельных нормативно-правовых актов региона, которые касаются раздельного сбора отходов, порядка обращения со строительными отходами, а также цикл нормативных актов, которые касаются повышения экологической культуры», – пояснил Дмитрий Федоров.

Одна из главных составляющих концепции – организация экотехнопарка. Это масштабная производственная площадка, где резиденты будут перерабатывать отходы и получать новую продукцию – сырье для последующего производства.

Например, автопокрышки измельчают в резиновую крошку, которую можно использовать для асфальтобетонной смеси. А при добавлении связующего вещества и прессовке изготавливают резиновые плиты для благоустройства дворов. Всего эксперты выделили до десяти видов отходов, которые эффективно можно перерабатывать в Норильске, – стекло, металл, бумага, пластик, резинотехнические изделия, отходы строительства. Мощность экотехнопарка может составить до 180 тысяч тонн переработанных отходов в год.

«Мы с коллегами встречались с руководителями действующих экотехнопарков, в том числе в Арктике. Риски, с которыми можно столкнуться при реализации проекта в Норильске, нами учтены. В итоге мы заложили наилучшие доступные технологии по переработке и утилизации, которые к тому же будут максимально безопасны для экологии территории», – отметил Дмитрий Федоров.

Роман Кулян считает, что экотехнопарк – безусловно, очень сложный инфраструктурный проект, но он необходим Норильску. Весь мир сейчас берет курс на сбережение и рациональное использование ресурсов:

«Это не только позволит улучшить экологическую обстановку, но и в целом будет способствовать развитию территории. Производимую продукцию можно будет использовать, например, при реализации программы реновации Норильска. Мы обсудили проект с бизнес-сообществом города, приятно, что предприниматели готовы включаться в работу и видят себя будущими резидентами».

Уже подобран приоритетный участок под размещение производств экотехнопарка. Специалисты его исследуют, чтобы подтвердить пригодность. В 2023 году проведут ряд экспертиз.

Потом предстоит работа с потенциальными инвесторами и составление проектно-сметной документации. Параллельно планируют организовать экопросвещение и подготовить необходимые нормативно-правовые акты. Строительство и запуск экотехнопарка запланированы на 2025–2026 годы.

Первоисточник:

https://www.ttelegraf.ru/news/v-norilske-vybrali-uchastok-pod-ekotehnopark/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.ttelegraf.ru/

Потепление климата уменьшило толщину льда в дельте Пис-Атабаска

Goarctic.ru, 28/03/2023

На севере Канады сокращается сезон ледовых дорог по реке и озеру Атабаска. Климатические изменения уменьшили толщину льда на 10 сантиметров и сделали ряд мест опасными для езды. Об этом сообщает CBC News.

Зимние ледовые дороги – сезонные магистрали для живущих около озера Атабаска канадцев, многие из которых относятся к индейцам атабаскам и кри.

Жители Форт-Чипевян ездят по льду дельты Пис-Атабаска и озеру Атабаска к своим избам и на промысел – охоту и рыбалку. Также они совершают дальние поездки за

продуктами и топливом по зимникам в города Форт Мак-Муррей, Форт-Смит и поселения на севере.

Ледовые дороги в регионе открыты 90–100 дней в году, безопасным для транспорта считается лёд толщиной не менее 30 сантиметров. Потепление климата за последние сто лет уменьшило толщину покрова на 10 сантиметров, а сезон поездок сократился на 10 дней.

Ряд мест, ранее посещаемых людьми первых наций (индейцами) для охоты и рыбалки, оказались, из-за гнилого льда, недоступными новому поколению автохтонов.

«Изменение климата сокращает период безопасных путешествий по льду дельты Пис-Атабаска. Дальнейшее потепление климата только ухудшит ситуацию», – резюмирует аналитик по местным экосистемам Кэролайн Бэмпфилд.

Первоисточник: <https://goarctic.ru/news/poteplenie-klimata-umenshilo-tolshchину-lda-v-delte-pis-atabaska/>

Разное

Арктика сегодня. Первые сто инвестиционных проектов реализовали резиденты АЗРФ

Goarctic.ru, 28/03/2023

Первые сто инвестпроектов реализовали компании, получившие статус резидентов Арктической зоны РФ. Как сообщает Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ), общий объем частных капиталовложений в них составил 10 млрд рублей, при этом были созданы 2300 новых рабочих мест.

По числу состоявшихся проектов лидирует Архангельская область. В Поморье резиденты запустили 57 проектов, инвестировав 6,3 млрд рублей и трудоустроив 1380 человек. На втором месте находится Мурманская область с 16 реализованными инвестпроектами стоимостью 1,5 млрд рублей и 283 фактически созданными рабочими местами. Наибольшее количество проектов реализуются в таких сферах, как социальные услуги, туризм и рекреация, логистика и транспорт. А вот по показателю объема инвестиций пальма первенства принадлежит логистике: на данную сферу приходится 4,5 млрд рублей капиталовложений.

Все это – лишь малая часть от запланированного. В общей сложности в АЗРФ на данный момент зарегистрированы 580 резидентов с проектами на сумму 802 млрд

рублей, а количество перспективных вакансий составляет 23 тысячи. В КРДВ утверждают, что резидентами самой большой особой экономической зоны мира ежемесячно становятся порядка 20 новых бизнесов, ориентированных на самые различные отрасли.

Показатели свидетельствуют: введение преференций и послаблений для тех, кто собирается организовать бизнес в Арктической зоне, позволило повысить интенсивность экономической жизни высокоширотных регионов, влить новые финансовые средства в хозяйство Крайнего Севера.

Первоисточник:

https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-pervye-sto-investitsionnykh-proektov-realizovali-rezidenty-azrf/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru