



Государственная комиссия
по вопросам развития Арктики

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

13/11/2025

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

13/11/2025

Оглавление

Северный Завоз

Последнюю в эту навигацию партию груза принял морпорт Анадыря

Арктический туризм

«Земляки, головы вверх»: губернатор Ямала позвал смотреть яркое сияние

Минвостокразвития: турпоток в Арктику в 2025 году составит 1,5 млн человек

Биоресурсы

Увеличить производство зелени в магаданском крестьянско-фермерском хозяйстве планируют весной 2026 года

Международные отношения

Канада ввела санкции против замглавы Россотрудничества

Наука, культура и образование

Опубликовано новое исследование о связи таяния морского льда с усилением полярных океанических течений

Безымянный мыс в Арктике могут назвать в честь путешественника Юрия Кучиева

Оборона и безопасность

Страж Арктики

Северный морской путь

Грузооборот портов Арктики за год снизился на 5%

ВТБ предоставил гарантии на 4,7 млрд рублей для строительства нефтегазовой инфраструктуры в порту Мурманска

Социально-экономическое развитие

ЯНАО, Якутия и Мурманская область стали лидерами рейтинга "Полярный индекс"

Транспортные системы

[ХМАО строит новый транспортный коридор, который соединит Арктику с Уралом](#)

[В Салехарде автобусы начали ездить до паромной переправы](#)

Экология

[В водах Кандалакшского залива заметили группу косаток](#)

[Записаться в Волонтеры Арктики можно будет после Нового года](#)

[С буровой компании в ЯНАО требуют более полумиллиона рублей за разлитый в реку дизель](#)

Энергетика

[Российский СПГ под санкциями пытается обойти Европу со второй попытки](#)

[Китай собрался помочь России с газом](#)

Северный Завоз

Последнюю в эту навигацию партию груза принял морпорт Анадыря

ИА Чукотка, 12/11/2025

Во вторник, 11 ноября, в морпорту Анадыря ошвартовался сухогруз "ФЕСКО Ольга". Судно прибыло 2 ноября, но разгрузке помешала поломка другого сухогруза, стоявшего в порту. Из Приморья в окружную столицу судно доставило 3 400 тонн продуктов и других грузов. Для города это последний в этом году рейс транспортной группы FESCO, сообщает ИА "Чукотка".

Теплоход "ФЕСКО Ольга" начал швартоваться в порту Анадыря с 10 утра, но выполнить задачу смог только вечером. Из-за сложной ледовой обстановки сухогруз поставили к причалу только около 18 часов. Через некоторое время начали его разгрузку. «На судне примерно 200 контейнеров – 3 400 тонн продуктов и других товаров, стройматериалы, автомобили и прочая техника. По такой погоде сложно вывозить контейнеры, как долго их будут разгружать в городе и возвращать для погрузки на борт. Поэтому на обработку уйдёт не меньше трёх – четырёх дней», – рассказал корр. ИА "Чукотка" главный диспетчер морпорта Сергей Аушев. Как сообщили в окружном департаменте промышленной политики, сухогруз приняли с задержкой из-за поломки судна с низким ледовым классом "Остров Анциферова". Оно прибыло в порт 2 ноября с грузом материалов и техники для строительства детского сада в посёлке Угольные Копи. После выгрузки на "Острове

Анциферова" четыре дня проводили ремонтные работы, а затем "ФЕСКО Ольга" сопровождал его к выходу из Анадырского лимана. В порту Анадыря "ФЕСКО Ольга" стал последним в сезоне теплоходом с грузом из Владивостока и шестым судном группы FESCO на линии ФАДЛ. Первоначально на этом направлении в навигацию-2025 планировалось пять рейсов. Из-за повышенного спроса перевозчик принял решение об отправке дополнительного теплохода.

Первоисточник:

https://prochukotku.ru/news/transport/poslednyuyu_v_etu_navigatsiyu_partiyu_gruza_priny

Арктический туризм

«Земляки, головы вверх»: губернатор Ямала позвал смотреть яркое сияние

Север-Пресс, 12/11/2025

Над Ямалом в ночь с 12 на 13 ноября наблюдается одно из наиболее ярких северных сияний. Виной всему вспышки на Солнце класса X5 и последовавшие за ними геомагнитные бури на Земле. Губернатор Ямала Дмитрий Артюхов в соцсетях обратил внимание на красоту неба над городами округа.

«Земляки, головы вверх — сегодня над нами одно из самых ярких сияний. Невероятно красиво!» — рассказал он на своей странице в соцсети «ВКонтакте».

Северное сияние наблюдают жители ямальских городов и поселков — фото в соцсетях опубликовали жители Нового Уренгоя, Салехарда, Муравленко, Надыма, Ноябрьска, Хараима и других населенных пунктов. Всполохи Авроры — это следствие вспышки на Солнце класса X5 и выбросов, которые произошли днем накануне, что вызвало геомагнитную бурю.

В период такой геомагнитной активности зона видимости сияний часто расширяется далеко за пределы обычных полярных широт, и яркие авроральные явления могут быть видны даже в средних широтах страны при условии ясной погоды, говорят ученые РТУ МИРЭА.

Первоисточник: <https://sever-press.ru/news/obschestvo/zemljaki-golovy-vverh-gubernator-jamala-pozval-smotret-jarkoe-sijanie/>

Минвостокразвития: турпоток в Арктику в 2025 году составит 1,5 млн человек

ТАСС, 12/11/2025

Туристический поток в Арктическую зону РФ в 2025 году составит около 1,5 млн человек. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Минвостокразвития.

"По итогам 2025 года ожидается 1,5 млн человек, в прошлом году, по данным Росстата, в коллективных средствах размещения Арктической зоны РФ было размещено 1,3 млн человек", - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, в 2024 году самыми популярными регионами у туристов стали Мурманская область, Архангельская область и Ямало-Ненецкий автономный округ. Рост турпотока в эти регионы в 2024 году составил 6-10%.

"На дальнейшую популяризацию Арктики как туристического направления направлен конкурс видеороликов "Дальний Восток - земля приключений", который по поручению президента РФ распространен на АЗРФ. Вводится новая номинация "Лучшее арктическое путешествие": первое место - 1 млн рублей, второе место - 300 тыс. рублей, третье место - 100 тыс. рублей. Все путешествия должны быть осуществлены без использования моторной техники, категории путешествий - "пешее", "водное", "зимнее", - отметили в пресс-службе.

Заместитель министра экономического развития РФ Дмитрий Вахруков ранее сообщал, что туристический поток в регионы Арктической зоны РФ ежегодно составляет 8-9%.

Первоисточник: <https://tass.ru/ekonomika/25598491>

Биоресурсы

Увеличить производство зелени в магаданском крестьянско-фермерском хозяйстве планируют весной 2026 года

Колыма Плюс, 12/11/2025

Сотрудники магаданского крестьянско-фермерского хозяйства после ремонта собираются увеличить производство зелени, которую они выращивают на гидропонике. Сейчас настраивают оборудование для начала работы в большом помещении и ищут новые точки сбыта для салата, рукколы, мизуны, кейла, мяты и щавеля. Наладить свой небольшой бизнес учредителям помог грант Правительства Магаданской области.

Чтобы всё росло хорошо, нужны уход, удобрения, вода и физическая выносливость

– считает агроном Валентина Панина. А ещё доброе слово. Которое не только кошке приятно, но и любому растению. Она даже защитную маску надевает, чтобы не заразить своих подопечных. А это салат, руккола, мизуна, кейл, мята и два вида щавеля.

«Прихожу, всегда здороваюсь. Здравствуй, руккола, здравствуй салат, как у нас дела? Все живы, все здоровы?» – поделилась агроном магаданского крестьянско-фермерского хозяйства Валентина Панина.

Строить бизнес на выращивании зелени трое учредителей компании начали ещё в 2018 году. Но своими силами наладить более-менее прибыльное производство не получалось. Не хватало финансов. Дело пошло после получения гранта на развитие малого агробизнеса от Правительства Магаданской области пять лет назад. Делали практически всё своими руками, даже оборудование не только установили, но и изобрели. Говорят, без поддержки работать в плюс начали бы точно нескоро.

«Всё, что мы построили здесь, – благодаря получению гранта «Агростартап» в 2020 году. И всё оборудование, и часть ремонтных работ произведена за счёт этого гранта. Я думаю, что вклад достаточно весомый. Мы работаем над тем, чтобы дальше всё развивать», – отметил глава магаданского крестьянско-фермерского хозяйства Иван Голубовский.

Недавно пришлось делать капитальный ремонт. Помещение не выдержало влажности. Поэтому демонтировали оборудование, полностью поменяли полы и заштукатурили стены. Во время реставрации пришлось работать только в маленьком помещении. И соответственно, снизить производство.

Сейчас зелень выращивают в 700 лотках, в другом помещении ещё 1700 лотков, и здесь тоже будут выращивать зеленую продукцию. Планируют, что выйдут на полную рабочую мощность к весне следующего года. Главное, чтобы был стабильный сбыт, а значит, и будет стабильное развитие.

Первоисточник: <https://kolymaplus.ru/news/uvelichit-proizvodstvo-zeleni-v-magadanskom-krestyansko-fermerskom-hozyajstve-planiruyut-vesnoj-2026-goda/>

Международные отношения

Канада ввела санкции против замглавы Россотрудничества

ТАСС, 12/11/2025

Власти Канады внесли в санкционные списки заместителя руководителя Россотрудничества Игоря Чайку, генерального директора ООО "Арктик СПГ 2"

Олега Карпушина, а также других граждан РФ. Об этом говорится в заявлении канадского внешнеполитического ведомства.

Как в нем уточняется, рестрикции вводятся в связи с конфликтом на Украине и затрагивают 13 физических и 11 юридических лиц. Оттава рассчитывает путем введения этих мер сократить доходы РФ от экспорта энергоносителей, а также ослабить ее оборонный потенциал. По версии канадской стороны, некоторые лица, в отношении которых введены санкции, связаны с производством беспилотников в России и сферой кибербезопасности.

В список, в частности, включены россияне, которые, как утверждали ранее американские и британские власти, связаны со спецслужбами РФ. Канадская сторона не называет их должности.

Первоисточник: <https://tass.ru/ekonomika/25605415>

Наука, культура и образование

Опубликовано новое исследование о связи таяния морского льда с усилением полярных океанических течений

Arctic Universe, 12/11/2025

Организация Eye on the Arctic сообщила, что новое исследование, опубликованное в журнале Nature Climate Change и проведенное группой исследователей из Института фундаментальных наук и Пусанского национального университета (Республика Корея), показало, что полярные океаны становятся все более турбулентными. Используя сверхвысокоточную модель глобального климата, исследователи обнаружили, что движение, обеспечивающее циркуляцию тепла, углерода и питательных веществ в океанах, усиливается быстрее, чем ожидалось. Это объясняется усилением ветров в Арктике и усилением течений вокруг Антарктиды, вызванным талой водой, которые приводят к более сильным и хаотичным океаническим течениям, сообщает Арктический институт США.

Это исследование показывает, что полярные океаны не просто нагреваются, они также становятся гораздо более хаотичными в этом процессе. По мере отступления арктического морского льда, более сильные ветры и открытая вода позволяют течениям завихряться и вспениваться интенсивнее, чем раньше. Эти вихревые

движения, называемые мезомасштабным горизонтальным перемешиванием (МГП), способствуют перемещению тепла, углерода, питательных веществ и планктона по океану. Однако сдвиги в МГП могут влиять на морские экосистемы непредсказуемым образом. Например, планктон может быть перемещен из мест, где он обычно процветает, что может привести к значительным изменениям в среде обитания и доступности пищи для морских млекопитающих и рыб. Более того, увеличение МГП также может изменить способность океана поглощать тепло и углерод. Это важно, поскольку полярные океаны играют важнейшую роль в регулировании климата и морских экосистемах.

В исследовании отмечается, что, хотя прогнозы для Антарктики более надежны, изменения в Арктике могут быть недооценены. Ситуация ещё больше осложняется ограниченностью реальных наблюдений в Арктике и тем фактом, что Северный Ледовитый океан сильно различается от региона к региону. Крайне важно расширить исследования в арктическом контексте, особенно в связи с растущей популярностью арктического судоходства. По мере увеличения продолжительности судоходного сезона и открытия новых маршрутов из-за таяния льда суда будут всё чаще сталкиваться с более бурными водами, что повышает риск навигационных опасностей и затрудняет судоходство, а также поисково-спасательные операции.

Первоисточник:

https://www.arcticuniverse.com/ru/news/20251112/32321.html?utm_source=yxnews&utm

Безымянный мыс в Арктике могут назвать в честь путешественника Юрия Кучиева

Таймырский телеграф, 12/11/2025

Юрий Кучиев – капитан ледокола «Арктика». Именно под его предводительством в 1977 году судно впервые в истории достигло географического Северного полюса.

О решении назвать безымянный мыс в честь путешественника и капитана сообщил действующий капитан «Арктики» Александр Скрябин. Эту инициативу он продвигает долгие годы через обращения к руководству «Атомфлота» и властям Красноярского края.

Сейчас инициатива дошла до правительства РФ, совсем скоро ее могут принять.

Первоисточник: <https://ttelegraf.ru/news/bezymyannyj-mys-v-arktike-mogut-nazvat-v-chest-puteshestvennika-borisa-kuchieva/>

Мурманский вестник, 12/11/2025

Патрульный корабль «Иван Папанин» стал первым из боевых единиц Военно-морского флота России, прошедшим испытания в суровых условиях Арктики. Он наглядно продемонстрировал свои ходовые возможности в замороженной воде, подтвердив ледовый класс и заявленные тактико-технические характеристики.

Первый поход

В начале осени «Иван Папанин» был зачислен в состав бригады противолодочных кораблей Северного флота. Незадолго до этого боевой ледокол успел ощутить на себе холодное дыхание Севера, пройдя своим ходом через ледяную пустыню Карского моря.

Длина корабля составляет 114, а ширина - 20 метров. При этом водоизмещение стального исполина достигает 9 тысяч тонн. Он развивает скорость хода до 18 узлов, имеет двойной прочный корпус ледового класса Arc7 и способен проложить себе дорогу во льдах толщиной почти до двух метров.

Командир корабля капитан 2-го ранга Кирилл Ткаченко и его экипаж впервые участвовали в высокоширотном походе, ставшем серьезным испытанием не только для корабля, но и для них самих. Перед тем как отправиться в свою первую ледовую экспедицию, команда прошла полный курс соответствующей подготовки в объединенном учебном центре Военно-морского флота в городе на Неве.

Вместе с экипажем моряков-североморцев в испытаниях нового корабля льдами Арктики приняли участие представители завода-изготовителя «Адмиралтейские верфи», входящего в Объединенную судостроительную корпорацию. Также на борту боевого ледокола были инженеры Крыловского государственного научного центра, которые разрабатывали для корабля судовую систему электродвижения и участвовали в испытаниях его модели.

В состав экспедиции вошли и ученые старейшего научно-исследовательского учреждения России - Арктического и антарктического НИИ, изучающего полярные регионы Земли, и специалисты центрального морского конструкторского бюро «Алмаз», спроектировавшие сам ледовый проект 23550.

Все они с нетерпением ждали этого похода и давно к нему готовились.

На всех этапах испытаний, когда «Иван Папанин» делал свои первые шаги в

арктических льдах, его сопровождал дизель-электрический ледокол проекта 21180 «Илья Муромец». Стоит отметить, что ледокол, названный в честь героя русского былинного эпоса, был построен специально для обеспечения деятельности арктической группировки ВМФ России на том же самом судостроительном предприятии, что и патрульный корабль. И до момента, пока корабли не дошли до района испытаний, он двигался во главе колонны, прокладывая путь «новобранцу», чтобы снизить нагрузку на его корпус до начала серьезных испытаний.

В экстремальных условиях

Полигон, где патрульный корабль должен был себя испытать, и маршрут следования к нему были выбраны не случайно. Для проверки ледового класса и демонстрации боевых возможностей нужен был неподвижный припайный лед без трещин, торосов и дрейфа - некий «ледовый стандарт», который бы обеспечил максимально объективные испытания.

На эту роль НИИ Арктики и Антарктики определил район вблизи архипелага Земля Франца-Иосифа. Маршрут к ледовой шапке планеты составил почти тысячу морских миль, двести из которых корабль прошел во льдах Северного Ледовитого океана.

- Было крайне необычно вести штурманскую прокладку прямо через льды, потому что все руководящие документы, которые мы изучали в военном институте, прямо говорят: «Видишь лед - уходи!». А нам, наоборот, необходимо было проверить, как корабль поведет себя в ледовых условиях, - рассказал командир штурманской боевой части корабля старший лейтенант Илья Самойлов.

Схватка со льдом началась для экипажа с учебной тревоги, объявленной командиром в целях повышения боевой готовности и приготовления корабля к плаванию в сложных ледовых условиях. С началом такой тренировки незамедлительно герметизируется внешний контур ледокола: задраиваются все люки, двери и иллюминаторы. Для корабля, проходящего государственные испытания в арктических широтах, - это и один из неотъемлемых элементов борьбы за живучесть и возможность сохранить тепло на борту в условиях низких температур, не допустить промерзания. Контроль «температурной герметичности» экипаж осуществляет при помощи тепловизора, наглядно демонстрирующего разницу температур за бортом и внутри помещений.

Для проведения уникальных ледовых испытаний инженеры установили систему контроля, которая осуществляла постоянное наблюдение за состоянием внешнего корпуса. Десятки тензометрических датчиков, реагирующих даже на малейшее изменение величины физического воздействия, опутали прочную оболочку ледокола от носа до самой кормы. Такая система контроля позволила не только определить момент входа в лед, но и в режиме реального времени оценивать

нагрузки на корпус и фиксировать экстремальные значения, при которых необходимо было немедленно приостановить испытания для предотвращения повреждения ледового пояса.

- Аварийная партия корабля и весь экипаж в целом долго готовились к проведению таких серьезных испытаний. На тренировках по борьбе за живучесть особое внимание уделялось борьбе с водой, ликвидации последствий повреждения внешнего корпуса и затопления внутренних помещений. Кроме того, со специалистами электромеханической боевой части проводились учения по устранению неполадок бортовой энергетической системы, которые теоретически могли возникнуть при высоких нагрузках на нее. С началом испытаний дозор по живучести был численно усилен, а внутри корабля дополнительно выставлена вахта бдительности. К счастью, обошлось без нештатных и аварийных ситуаций, все системы исправны и показали свою высокую надежность, - поделился командир электромеханической боевой части капитан 3-го ранга Александр Пермяков.

Проверка на прочность

В отличие от российских атомных ледоколов, которые в Арктике знает уже каждый белый медведь, патрульный корабль «Иван Папанин» оснащен главной энергетической установкой (ГЭУ), состоящей из четырех дизель-генераторов 28-9ДГ, произведенных Коломенским заводом. Их общая мощность составляет 14 тысяч кВт. Эта невероятная энергия передается на два электромотора, вращающих гребные винты. Когда они перемалывают ледовую кашу, то и сами, и вся энергетическая система корабля подвергаются очень серьезным нагрузкам. В этом походе судостроители и экипаж не просто провели ее испытание, но и выполнили тонкую настройку для работы в экстремальных ледовых условиях.

Стоит отметить, что винты кораблей проекта 23550, как и положено на ледоколах, имеют особенности геометрии и выполнены из специальных прочных сплавов. Кроме того, у «папанинцев» всегда с собой имеются запасные съемные лопасти. В случае необходимости они могут быть установлены взамен поврежденных нештатными водолазами экипажа прямо в море.

Новейший патрульный корабль на последнем этапе государственных испытаний, перед тем как пополнить боевой состав Северного флота, раскрыл весь свой ледокольный потенциал. Усиленный корпус с легкостью давил толстый монолитный лед, укрытый шапкой спрессованного снега, не только при движении стального гиганта прямо, но и во время сложных маневров - при движении задним ходом и развороте на месте по схеме «звезда».

Арктика проверила на прочность все системы и механизмы «Ивана Папанина», коих у него немало. Корабли этого проекта получили новейшие комплексы навигации и

связи, специально адаптированные для работы в условиях холодных высоких широт, а также вооружение, по праву делающее их хозяевами ледяной пустыни.

Артиллерийский комплекс, системы радиоразведки и радиоэлектронной борьбы, ПЗРК, крупнокалиберные пулеметы и самое современное радиотехническое вооружение. Модернизированные версии уже проверенных временем корабельных систем уверенно выдержали все испытания сверхнизкими температурами и льдом.

Стоит отметить, что и вертолет, и даже катера, базирующиеся на патрульном корабле, адаптированы для выполнения задач в условиях Арктики. Благодаря этому «Иван Папанин» совмещает в себе функции ледокола и боевого корабля, что поистине делает его прорывом в развитии Российского Военно-морского флота. Кроме того, на корабле есть ряд потайных помещений двойного назначения, которые могут вместить системы грозного ракетного оружия, способного нанести удар по противнику за сотни и тысячи километров.

Без повреждений

Страж Арктики имеет на своем борту четыре катера различного назначения - один десантно-штурмовой и три скоростных. Из уважения к памяти героев-полярников Кирилл Ткаченко принял решение назвать их именами легендарной «папанинской» четверки, в которую кроме самого Ивана Дмитриевича входили гидробиолог Петр Ширшов, радист и опытный полярник Эрнст Кренкель и - самый молодой в этой команде - геофизик, метеоролог и журналист Евгений Федоров. Еще один катер носит имя участника специальной военной операции, служившего на Северном флоте и получившего высшую государственную награду из рук президента, Героя Российской Федерации капитана Павла Семенко.

«Отдуться» на ледовых испытаниях за всех четверых, по понятным причинам, как самому подготовленному, пришлось «Эрнсту Кренкелю». Единственный в своем роде бронированный десантно-штурмовой катер на воздушной подушке с шифром ДШК-3 предназначен для выполнения различных задач в полярных условиях: десантные, диверсионные, поисково-спасательные, а также эвакуационные операции. Ледовый дебют, в ходе которого ДШК с легкостью разогнал по пересеченной местности до 90 километров в час, показал, что катер готов к работе в суровых условиях Арктики не только на бумаге.

После окончания суровых испытаний на ледовой шапке планеты экипажем и гражданскими специалистами был проведен тщательный контроль состояния корпуса, всех систем и механизмов патрульного корабля «Иван Папанин». Водолазный осмотр винто-рулевой группы и подводной части корпуса, в том числе с использованием дистанционно управляемой подводной платформы с камерой, показал отсутствие каких-либо вмятин, пробоин, трещин. Схватка со льдом

максимальной для этого проекта толщины не оставила на корпусе корабля ни единого шрама. Такие результаты вполне можно считать отлично пройденным экзаменом на зрелость и путевкой в жизнь всем кораблям нового ледового проекта 23550.

Первоисточник:

https://www.mvestnik.ru/army/strazh-arktiki/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzer

Северный морской путь

Грузооборот портов Арктики за год снизился на 5%

Хибины (Заозерск), 12/11/2025

За десять месяцев текущего года грузооборот арктических морских портов снизился. Объём перевалки грузов составил 73,3 млн тонн, что на 5,3% меньше, чем в прошлом году.

Снижение коснулось в основном сухих грузов. Их перевалка упала на 16,4% и составила 18,6 млн тонн.

Перевалка наливных грузов почти не изменилась. С начала года порты приняли 54,7 млн тонн, снижение составило 0,7%.

Значительная часть грузооборота Арктического бассейна приходится на порты Мурманска. Через них прошло 40 млн тонн грузов — это на 7,9% меньше, чем годом ранее, сообщили в Ассоциации морских торговых портов.

Порт Сабетта снизил грузооборот до 23,9 млн тонн, что на 1,5% меньше прошлогоднего уровня. Порт Варандей показал снижение на 9,2% — до 3,8 млн тонн. А грузооборот порта Архангельска упал на 14,4% и составил 2 млн тонн.

Первоисточник:

https://www.hibiny.ru/murmanskaya-oblast/news/item-gruzooborot-portov-arktiki-zagod-snizilsya-na5-438341/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzer

ВТБ предоставил гарантии на 4,7 млрд рублей для строительства

ИА "Би-Порт" (Мурманск), 12/11/2025

ВТБ выдал гарантию возврата аванса и гарантию исполнения контракта на общую сумму 4,7 млрд рублей саратовской компании ООО «Химсталькон-Инжиниринг», выступающей застройщиком резервуарного парка на территории комплекса по перевалке газового конденсата и нефтепродуктов в Мурманском порту.

Объект является частью инфраструктуры комплекса по фракционированию и перевалке стабильного газового конденсата, одного из крупнейших промышленных проектов в Северо-Западном регионе. Расширение мощностей хранения позволит увеличить объем переработки и экспорта нефтегазовых продуктов морским путем, в том числе лёгкой и тяжёлой нефти, керосиновых и дизельных фракций.

«ВТБ активно участвует в реализации крупнейших инфраструктурных и энергетических проектов страны. Развитие переработки и логистики нефтегазовых продуктов в Мурманске играет ключевую роль в обеспечении экспортных возможностей. Банковские гарантии позволяют нашим клиентам уверенно участвовать в масштабных проектах, обеспечивая прозрачность и устойчивость исполнения обязательств на всех этапах строительства», — рассказал Руслан Еременко, член правления ВТБ.

«Поддержка ВТБ укрепляет наши позиции как генерального подрядчика в проектах федерального уровня, требующих высокой финансовой устойчивости и надежности. Полученные гарантии помогут своевременно начать работы по строительству резервуарного парка и внести вклад в развитие нефтегазовой отрасли России», — сообщил Эдуард Слейн, исполнительный директор компании «Химсталькон-Инжиниринг».

Первоисточник: <https://b-port.com/news/346952>

Социально-экономическое развитие

ЯНАО, Якутия и Мурманская область стали лидерами рейтинга "Полярный индекс"

ТАСС, 12/11/2025

Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Саха (Якутия) и Мурманская область стали лидерами в ежегодном рейтинге устойчивого развития арктических регионов "Полярный индекс. Регионы 2025". Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе

Проектного офиса развития Арктики (ПОРА).

"Первые места в ежегодном рейтинге устойчивого развития арктических регионов за 2025 год - "Полярный индекс. Регионы 2025" - заняли Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Саха (Якутия) и Мурманская область", - говорится в сообщении.

ЯНАО становится победителем рейтинга второй год подряд, Якутия улучшила свои позиции - в прошлогоднем рейтинге она находилась на третьем месте.

Архангельская область в этом году поднялась на четвертую строчку, Красноярский край переместился с шестого на пятое место.

В рейтинге оценивается устойчивое развитие десяти регионов, которые полностью или частично входят в состав Арктической зоны России. Для составления рейтинга арктических регионов рассчитывается комплексный показатель - "Полярный индекс". Он основан на 30 статистических показателях и позволяет оценить уровень устойчивого развития каждого региона по трем основным направлениям: экономическому, социальному и экологическому.

"Полярный индекс" основывается на открытых данных, в частности, Росстата и Единой межведомственной информационной статистической системы (ЕМИСС). Некоторые данные берутся из специализированных отчетов и официальных порталов. При расчете рейтингов были учтены отзывы представителей компаний, регионов, экспертного сообщества, полученные по итогам публикации предыдущих рейтингов", - поясняет генеральный директор экспертного центра ПОРА Максим Данькин.

Социально-экономические показатели

Наибольший рост показателей в экономическом индексе продемонстрировала Архангельская область, которая с седьмого места в прошлом году поднялась на первое. На три пункта поднялась Чукотка, заняв второе место в экономическом индексе. Третье место по экономическим показателям занял Красноярский край, поднявшись в рейтинге на один пункт.

В социальном индексе лидерами стали Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО), Республика Саха (Якутия) и Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО). Архангельской области поднялась в рейтинге социальных показателей на три строчки. Также на два пункта выше, чем в прошлом году, оказался Чукотка.

В рейтинге экологических показателей первое место занял ЯНАО, с прошлого года поднявшийся на четыре пункта. На втором месте - Якутия, на третьем месте - Мурманская область.

Проект "Полярный индекс. Регионы" стал первым специализированным рейтингом регионов, входящих в Арктическую зону России - впервые он был представлен в 2018 году. Помимо этого эксперты по аналогичной методике определяют места работающих в Арктике крупных компаний в проекте "Полярный индекс. Компании". Рейтинг составляет экономический факультет МГУ им. М. В. Ломоносова при поддержке Проектного офиса развития Арктики.

Первоисточник:

https://tass.ru/obschestvo/25605195?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_re

Транспортные системы

ХМАО строит новый транспортный коридор, который соединит Арктику с Уралом

Мегаполис (Нижневартовск), 12/11/2025

В Югре ведется масштабная работа над крупным инфраструктурным проектом, который существенно улучшит транспортное сообщение в Западной Сибири.

В Совете Федерации представили концепцию нового транспортного коридора, связывающего Екатеринбург с Надымом через города Урай, Советский и Нягань. Этот проект решит проблему отсутствия круглогодичной связи для 106 населенных пунктов региона, включая арктические районы Белоярский и Березовский, где до сих пор можно добраться только летом по воде или зимой по зимникам.

«Ключевые объекты строительства: мост через реку Обь в районе поселка Андра — самый масштабный и важный элемент проекта.

Мостовой переход в Октябрьском районе общей протяженностью более 22 км (с подходами) станет инженерным прорывом и главной артерией нового коридора.

Дорога на Ямал: новый участок трассы от поселка Сосновка до границы с ЯНАО.

Выход на Свердловскую область: строительство дороги от поселка Куминский до Тавды. Реализация проекта сократит путь между Ямалом и Свердловской областью на 500-600 км», — рассказали в правительстве ХМАО.

По словам заместителя губернатора Югры Азата Ислаева, мост через Обь — не только транспортное сооружение, но и стратегический объект, который откроет

доступ к богатым запасам полезных ископаемых региона.

Все проектные работы уже заключены, а завершить их планируют к декабрю 2026 года, что сделает Югру еще более важным узлом в транспортной системе Западной Сибири.

Первоисточник:

https://meganews.life/news/economy/29235/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

В Салехарде автобусы начали ездить до паромной переправы

Север-Пресс, 12/11/2025

С 12 ноября автобусы вновь начнут курсировать до паромной переправы. Об этом стало известно после жалобы ямальца в соцсети «ВКонтакте».

«Уважаемая администрация Салехарда, примите какие-нибудь меры с транспортом от паромной переправы у вас в городе. Хотя бы на период, когда ходят воздушные суда. Продлите автобус № 5 или пустите какую-нибудь маршрутку. Не у всех жителей есть возможность каждый день ездить на такси», — написал ямалец.

На жалобу отреагировали власти. Сначала представители администрации пояснили, что автобус № 5 ездил до паромной переправы до 31 октября. Сейчас его конечная — НТСН «Север». Горожане возмутились: «До НТСН «Север» пешочком прогуливаться?»

После этого администрация оповестила северян, что автобус будет ходить до переправы. «ООО МАТП совместно с администрацией города принято решение возобновить движение транспортных средств до паромной переправы с 12 ноября 2025 года. По вопросам движения автобусов можно обратиться в диспетчерскую службу по телефону 6-25-25», — уточнили власти.

Первоисточник: <https://sever-press.ru/news/transport/v-saleharde-avtobusy-nachali-ezdit-do-paromnoj-perepravyy/>

Экология

В водах Кандалакшского залива заметили группу косаток

ИА "Би-Порт" (Мурманск), 12/11/2025

В вершине Кандалакшского залива обнаружили перемещение группы косаток.

Редкое для этих краев морское млекопитающее 11 ноября заметили сотрудники Кандалакшского природного заповедника. В поле зрения специалистов стадо держалось около получаса. Косатки шли в сторону моря группой из крупной особи, предположительно самца, а также пяти животных средних размеров и одного детеныша.

Специалисты подчеркивают, что косаткам привычнее в Баренцевом море, а вот в Белое они заходят редко. В 1989 году, например, их видели в Порьей губе и в районе Турьего мыса. Случаев же, когда животные забирались в верховье залива, в Кандалакшском заповеднике и вовсе не могут вспомнить.

Первоисточник: <https://b-port.com/news/346973>

Записаться в Волонтеры Арктики можно будет после Нового года

Север-Пресс, 12/11/2025

После Нового года откроется заявочная кампания на участие в проектах «Зеленой Арктики» на 2026 год. Подать заявки смогут как мужчины, так и женщины, сообщают волонтеры организации в своем telegram-канале.

«В следующем году продолжим уборку Ингилора, а также, если получится выиграть грант Президентского фонда природы, вывезем с территории природного парка уже собранные отходы — 120 тонн металлолома и 830 мешков с ТБО», — делится межрегиональная общественная экосоциологическая организация «Зеленая Арктика» своим планами.

Заявочная кампания на участие в этой экспедиции и остальных проектах Волонтеров Арктики в 2026 году откроется после Нового года. Это будут не только сугубо мужские экспедиции, но и проекты, в которых смогут принять участие женщины.

Первоисточник:

https://sever-press.ru/news/obschestvo/zapisatsja-v-volontery-arktiki-mozhno-budet-posle-novogo-goda/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.

С буровой компании в ЯНАО требуют более полумиллиона рублей за разлитый в реку дизель

Север-Пресс, 12/11/2025

Прокуратура требует 580 тысяч рублей с буровой компании, которая загрязнила реку Антипаётаяха дизельным топливом. Об этом сообщила Уральская транспортная прокуратура в официальном telegram-канале.

«С принадлежащей ООО «Новоуренгойская буровая компания» баржи, следовавшей в судовом составе с буксирным теплоходом «Отдых», произошел разлив в акваторию реки Антипаётаяха Тазовского района 20 литров дизельного топлива. Размер вреда, причиненного объекту охраны окружающей природной среды, составил около 580 тысяч рублей», — сказано в сообщении.

Инцидент случился в июле 2025 года. Транспортный прокурор направил в суд иск о взыскании с компании ущерба, причиненного окружающей среде. «Рассмотрение искового заявления находится на контроле», — добавило ведомство.

Первоисточник: <https://sever-press.ru/news/ekologiya/v-janao-burovuju-kompaniju-oshtrafovali-na-500-tysjach-za-zagrzaznenie-reki-dizelem/>

Энергетика

Российский СПГ под санкциями пытается обойти Европу со второй попытки

EurasiaDaily, 12/11/2025

Газовоз с партией СПГ с «Арктик СПГ — 2» совершает вторую попытку пойти вокруг Европы. Навигация на Северном морском пути для судов санкционного проекта завершилась и самый протяженный маршрут стал единственной возможностью доставить СПГ в Китай. Ранее танкер уже отправлялся в путь, но, не доходя Фарерских островов, вернулся.

Танкер СПГ «Заря» взял курс вдоль Европы второй раз за последние 12 дней. 1 ноября газовоз покинул «Арктик СПГ — 2» на Гыданском полуострове, после чего пересек Баренцево море и пошел вдоль берегов Норвегии. 5 ноября, однако, не доходя Фарерских островов, судно взяло обратный курс и пришло в район Мурманска, где простояло двое суток.

Вчера, 11 ноября, «Заря» снова пошла по прежнему курсу — мимо Европы. Сегодня утром танкер СПГ уже идет мимо берегов Норвегии.

Очевидно, газовоз идет с грузом СПГ и это должен стать первый рейс санкционного танкера с партией санкционного проекта, который доставят в Китай по самому протяженному маршруту — вокруг Европы.

С чем связана предыдущая остановка танкера и его возвращение обратно в Россию, неизвестно. Известно, что в этом году «Заря» уже доставляла санкционный СПГ в Китай.

В августе «Арктик СПГ — 2» возобновил отгрузку сжиженного газа и впервые его начали доставлять конечным потребителям — через Северный морской путь на юг Китая. С тех пор в КНР привезли по самому короткому маршруту уже не менее 11 партий (около 1 млрд кубометров газа). Еще несколько оставили в плавучем хранилище на Камчатке, где его забирают другие газовозы проекта. Однако в октябре «Главсевморпуть» сообщил об окончании навигации для судов неледового класса и низкого. Из-за санкций же у «Арктик СПГ — 2» есть только один газовоз ледового класса arc7 — «Кристоф де Маржери». И то, только потому что само судно попало под санкции и его вывели с доставки на проекте «Ямал СПГ».

Очевидно, окончание навигации на Северном морском пути стало причиной, почему «Заря» пошла вокруг Европы. В этом году в Восточно-Сибирском море сложилась не лучшая ледовая обстановка, и все танкеры «Арктик СПГ — 2», кроме «Кристофа де Маржери», шли в сопровождении ледокола. Последним прошел в ноябре в Китай газовоз «Восход». В обратном направлении идет «Буран». Его ведет ледокол «50 лет Победы».

«Арктик СПГ — 2» находится под санкциями с ноября 2023 года. С декабря того же года на нем запустили две очереди из трех — по 6,8 млн тонн в год каждая. Но из-за ограничений доставка газа конечным потребителям началась только с августа этого года.

По мнению Bloomberg, поставки стали возможны после того, как Китай создал систему для регулярных закупок СПГ с санкционного проекта. Китайские власти определили терминал в Бэйхае для приёма санкционных грузов, писало агентство.

«Выбрав единый порт с ограниченным международным присутствием, Пекин сможет защитить свой газовый сектор от ответных мер», — сообщало агентство. Эксперты отмечали, что поставки могут носить сейчас и символический характер,

так как Китай демонстрирует решимость защищать собственные интересы в разгар торговых переговоров с США.

Первоисточник:

https://eadaily.com/ru/news/2025/11/12/rossiyskiy-spg-pod-sankciyami-pytaetsya-oboyti-evropu-so-vtoroy-popytki?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdze

Китай собрался помочь России с газом

Lenta.ru, 12/11/2025

Вслед за закупкой первых партий сжиженного природного газа (СПГ) с российского проекта «Арктик СПГ-2», который столкнулся с самыми жесткими санкциями США, китайские компании начали собирать собственный теневой флот газозовозов для доставки новых грузов через арктические моря. Об этом сообщает Bloomberg.

Основные практики, применяемые при создании теневого флота нефтяных танкеров, заметны и в этом случае. Например, суда скрывают свое местоположение, когда оказываются в достаточной близости от порта, а их владельцами становятся компании-однодневки.

Так, танкер CCH Gas, доставивший партию санкционного российского СПГ, принадлежит компании CCH-1 Shipping, а ее адрес совпадает с адресом компании Samxin Secretarial Services, предоставляющей услуги по формальной регистрации бизнеса, в том числе при торговле нефтью. Права собственности на управление другим газозовозом — Kunpeng — в начале года были переданы малоизвестным компаниям в Китае и на Маршалловых островах. Их адреса связаны с фирмами, которые ранее обходили ограничения при торговле другими видами топлива.

Как отмечает издание, непрозрачная структура владения и управления газозовозом — редкость, поскольку самих судов относительно мало. Если нефтяных танкеров в мире насчитывается около восьми тысяч, то газовых — в десять раз меньше. В российский теневой флот входят около десятка судов, зарегистрированных в компаниях-пустышках, но все они заметны.

В связи с этим продажа топлива с «Арктик СПГ-2» стала непростой задачей. Производство СПГ на нем стартовало еще в начале 2024 года (санкции введены в 2023-м), но до момента, когда принять груз согласился Китай, ни на одну партию не удалось найти покупателя.

В Китае подсанкционный СПГ идет в порт Бэйхай, который, вероятно, китайские власти специально выделили для этих целей. У предприятия ограниченные международные связи, поэтому санкции ему не слишком страшны. Кроме того, теперь он перестал принимать суда других компаний, а вот из России пришло уже не менее десятка судов с газом.

Первоисточник:

https://lenta.ru/news/2025/11/12/helper/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_campaign=yxnews