



Государственная комиссия  
по вопросам развития Арктики

# Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр  
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

02/06/2025

# Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

02/06/2025

## Оглавление

### Арктический туризм

Экспедиция-круиз на Шпицберген отправится из Мурманска 1 июня

### Международные отношения

Британия планировала купить в 2016 году землю на Шпицбергене для сдерживания РФ

### Наука, культура и образование

Глава ЯНАО вручил награды первопроходцам Западной Сибири

Птицы гнездились в Арктике 73 миллиона лет назад – в то же время и в том же месте, где обитали динозавры, выяснили учёные

Участники кинолаборатории в Салехарде покажут свои работы на большом экране

### Оборона и безопасность

Патрушев: североморцы сдерживают нарастающие угрозы от недружественных стран

### Промышленность и технологии

Мурманские ученые запатентовали революционную антенну для Арктики

### Судостроение

Крупнотоннажным судам для Арктики требуются более мощные двигатели - ГлавСевморпуть

Суда да дела: Сколько танкеров и газовозов нужно России в Арктике

### Северный морской путь

Михаил Григорьев — о проблемах развития Трансарктического транспортного коридора, СМП и арктическом судостроении

Ученые ААНИИ не разделяют теорию, что арктические моря вскоре останутся без льда

## Транспортные системы

В Якутии обустраивают автодорогу «месторождение Прогноз – поселок Батагай»

Северный широтный железнодорожный ход подведет к богатствам плато Путорана

## Разное

Рассылка «ПОРА в Арктику! GoArctic!» – выпуск от 31 мая 2025 года

## **Арктический туризм**

### **Экспедиция-круиз на Шпицберген отправится из Мурманска 1 июня**

ИА "Би-Порт" (Мурманск), 30/05/2025

В воскресенье, 1 июня 2025 года, в Мурманске будет дан старт экспедиции на Шпицберген. Это будет первая российская экспедиция на архипелаг за последние десять лет.

Участники отправятся на научно-экспедиционном судне "Профессор Молчанов". Судно отойдет с причала Мурманского морского рыбного порта.

Торжественную церемонию откроет оркестр "СеверBrass". С напутственными словами выступят заместитель губернатора Мурманской области – министр развития Арктики и экономики Светлана Панфилова и генеральный директор ФГУП "Государственный трест "Арктиуголь" Ильдар Неверов.

Напомним, участие в экспедиции могут принять туристы. Стоимость билета на круиз составляет от 546 тысяч рублей в каюте "Стандарт" и достигает 911 тысяч рублей в каюте "Люкс".

Вместительность судна "Профессор Молчанов" составляет 40 человек. Исследовательское судно ледового класса было построено в 1983 году и переоборудовано для пассажирских перевозок.

#### **Первоисточник:**

[https://b-port.com/news/320602?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%](https://b-port.com/news/320602?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fb-port.com%2Fnews%2F320602)

### Британия планировала купить в 2016 году землю на Шпицбергене для сдерживания РФ

ТАСС, 30/05/2025

МИД Великобритании изучал возможность покупки участка земли на архипелаге Шпицберген в 2016 году для сдерживания России в Арктике. Об этом рассказал бывший замглавы Форин оффиса (2014-2017) Тобиас Эллвуд в интервью газете i (входит в медиагруппу Daily Mail and General Trust).

"[Вопрос безопасности в Арктике] поднимался, когда Борис Джонсон был министром иностранных дел, а я - его замглавы МИД. Я пытался убедить его купить немного земли на Шпицбергене. Это группа островов, которые достаточно важны со стратегической точки зрения. Мы опередили время, но с нами не согласились государственная гражданская служба и другие", - сказал он. Эллвуд отметил, что Великобритании "было бы полезно иметь там активы для отслеживания" российской деятельности в регионе.

"По разным причинам нам имело смысл создать базу там. К сожалению, этого не произошло. Норвегия - близкий союзник, в этом нет сомнений, однако это была чудесная возможность, которую мы упустили. Именно поэтому [президент США Дональд] Трамп хочет купить Гренландию", - заявил бывший политик.

По данным i, в Лондоне рассматривали возможность приобретения участка земли на юго-западе Шпицбергена, который был выставлен на продажу в 2016 году частным владельцем. Интерес к недвижимости выразили китайские бизнесмены, однако в итоге она была продана норвежским властям за €26 млн.

В МИД Великобритании не стали отрицать дискуссии о покупке земли на архипелаге в 2016 году. Издание указало, что в 2024 году на продажу был выставлен еще один участок на Шпицбергене, но тогда в Форин оффисе уже не обсуждали эту тему. В нынешнем лейбористском правительстве Соединенного Королевства полагают, что покупка не дала бы Лондону стратегического преимущества, поскольку, согласно Шпицбергенскому трактату от 1920 года, архипелаг является демилитаризованной зоной.

Шпицбергенский трактат был заключен в Париже в 1920 году. На сегодняшний день он ратифицирован более чем 40 странами. Согласно его положениям, над архипелагом Шпицберген устанавливался суверенитет Норвегии, однако страны - участницы трактата получали равное право на эксплуатацию его территориальных

вод и природных ресурсов. Россия также является участницей договора.

### Борьба за Арктику

Сотрудник Объединенного королевского института по исследованию вопросов безопасности и обороны Эд Арнольд высказал мнение, что покупка земли на Шпицбергене наделила бы Великобританию статусом арктической державы и открыла бы путь на вступление в Арктический совет в качестве участника, а не наблюдателя, как сейчас. В то же время он признал, что с военной точки зрения данный шаг не имел бы смысла.

В свою очередь Элвуд подчеркнул, что "значение Арктики увеличивается из-за таяния льдов". "Арктика станет еще более оживленной. Это новое явление, которое разворачивается на наших глазах. Россия поспешила установить свои флаги в море, заявив территориальные претензии. В конечном счете это проверка НАТО, потому что это новая географическая область, в которой мы еще не разобрались. Россия продвигается с невероятной скоростью узлов", - сказал он.

### Британские амбиции

28 мая газета The Daily Telegraph сообщила со ссылкой на источники, что Великобритания может разместить на постоянной основе свои войска в Арктике ввиду усиления присутствия России в регионе. По ее данным, подобная рекомендация может содержаться в комплексном обзоре вопросов безопасности, обороны и внешней политики Соединенного Королевства, который готовится британскими экспертами по заказу правительства и должен быть опубликован в июне. Издание отметило, что королевские ВС могут присутствовать в Арктике по такой же схеме, как в Эстонии, где размещены около 1 тыс. британских военнослужащих в составе многонационального батальона НАТО. Предполагается, что контингент будет находиться на территории Норвегии.

13 марта директор департамента европейских проблем МИД РФ Владислав Масленников, выступая на X Международной научно-практической конференции "Дальний Восток и Арктика: устойчивое развитие", заявил, что НАТО по мере расширения создает безопасности России в Арктике дополнительные угрозы, в результате чего военно-политическая напряженность в регионе возрастает.

### Первоисточник:

[https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/24090141?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3](https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/24090141?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3)

Север-Пресс, 30/05/2025

Губернатор Ямала Дмитрий Артюхов вручил в Тюмени награды ветеранам-первопроходцам. Подробности он сообщил в соцсетях.

«Больше полувека назад здесь родились грандиозные планы по освоению Западной Сибири. Сегодня на Тюменской земле живут больше 600 первопроходцев, превративших неприступную Арктику в мощный энергетический центр», — написал Дмитрий Артюхов в соцсетях.

Губернатор отметил общий вклад — от нефтяников до педагогов — в развитие региона. Поблагодарил Артюхов летчиков и дорожников, обеспечивавших транспортную доступность в сложных арктических условиях. «Обязательно пригласим земляков на юбилей наших городов», — добавил глава ЯНАО.

### **Первоисточник:**

[https://sever-press.ru/news/obschestvo/glava-janao-vruchil-nagrady-veteranam-pervoprohodtsam/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%3A](https://sever-press.ru/news/obschestvo/glava-janao-vruchil-nagrady-veteranam-pervoprohodtsam/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%3A)

## Птицы гнездились в Арктике 73 миллиона лет назад - в то же время и в том же месте, где обитали динозавры, выяснили учёные

GoArctic.ru, 30/05/2025

На Аляске найдены окаменелости, изучение которых отодвигает дату гнездования птиц в полярных районах на 25 миллионов лет назад: до проведения исследования самые ранние известные свидетельства размножения птиц в Арктике и Антарктике датируются примерно 47 миллионами лет назад - значительно позже падения астероида, унёсшего жизни 75% животных на Земле. Проанализировав десятки крошечных окаменелостей костей и зубов, найденных на Аляске, исследовательская группа Университета Аляски в Фэрбанксе (США) при участии специалистов Университета Рединга (Великобритания) выяснила, что гнезда птиц существовали в Арктике уже около 73 миллионов лет назад. Учёные идентифицировали несколько видов птиц: ныряющих птиц, похожих на гагар, птиц, похожих на чаек, и несколько видов птиц, похожих на современных уток и гусей, - которые размножались в Арктике во времена, когда по тем же землям бродили динозавры, сообщается в публикации Phys.org и в научной статье в журнале Science.

Окаменелости были собраны в формации Принс-Крик, районе вдоль реки Колвилл на Аляске, – месте, известном обнаружением окаменелостей динозавров. Учёные идентифицировали более 50 фрагментов костей птиц, отметив, что аляскинские окаменелости имеют большое значение: находки костей птиц мелового периода сами по себе очень редки, а находки костей птенцов – уже научное событие.

Исследователи сосредоточили внимание на каждом фрагменте костей и зубов – от видимых до микроскопических. Ёмкости с просеянным при раскопках осадком транспортировали в лабораторию для исследования под микроскопом. Учёные впервые определили идентичность большого количества ископаемых с помощью сканирования с высоким разрешением и новейших компьютерных инструментов, что выявило большое разнообразие птиц в древней арктической экосистеме.

Исследование отодвигает дату размножения птиц в полярных регионах на 25–30 миллионов лет назад, – отмечает Пэт Дракенмиллер, один из авторов исследования и директор Музея Севера Университета Аляски. Ещё в 2014 году он заявлял, что результаты раскопок и находки дают основание предположить, что Аляска – одно из лучших мест в Соединенных Штатах Америки для поиска окаменелостей птиц мелового периода. Теперь, в 2025-м, Пэт Дракенмиллер добавляет, что Арктика может считаться питомником современных птиц. И что очень необычно осознавать, глядя на мигрирующих гусей, уток и журавлей на Аляске: они делают это уже 73 миллиона лет.

**Первоисточник:**

[https://goarctic.ru/nauka/ptitsy-gnezdilis-v-arktike-73-milliona-let-nazad-v-to-zhe-vremya-i-v-tom-zhe-meste-gde-obitali-dinoz/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fdzen](https://goarctic.ru/nauka/ptitsy-gnezdilis-v-arktike-73-milliona-let-nazad-v-to-zhe-vremya-i-v-tom-zhe-meste-gde-obitali-dinoz/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen)

**Участники кинолаборатории в Салехарде покажут свои работы на большом экране**

Север-Пресс, 30/05/2025

Участники кинолаборатории «Арктика в фокусе», которая была запущена в Салехарде 26 мая, покажут свои работы на большом экране. Об этом рассказала режиссер, сценарист, автор проекта Полина Кондратьева.

«Завтра все покажут на большом экране. Люди могут прийти и посмотреть результат работы», — сообщила она в пресс-центре «Север-Пресса».

Авторы проекта ставили задачу создать пять съемочных групп: большее количество

было бы сложно контролировать. Все они сделали короткие кинозарисовки на 2—3 минуты. После просмотра зрители смогут проголосовать за понравившиеся работы, их авторы получают призы.

«Нашей задачей было еще создать комьюнити, чтобы можно было задавать вопросы экспертам, чтобы могли общаться те, кому интересны Арктика и кино», — добавила Кондратьева.

Площадкой для кинолаборатории стала арт-резиденция «Полярис». Ее участники прошли все этапы создания киноленты от идеи, сценария до съемок и монтажа.

#### **Первоисточник:**

[https://sever-press.ru/news/kultura/uchastniki-kinolaboratorii-v-saleharde-pokazhut-svoii-raboty-na-bolshom-ekrane/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fdze](https://sever-press.ru/news/kultura/uchastniki-kinolaboratorii-v-saleharde-pokazhut-svoii-raboty-na-bolshom-ekrane/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdze)

## **Оборона и безопасность**

### **Патрушев: североморцы сдерживают нарастающие угрозы от недружественных стран**

ТАСС, 01/06/2025

Моряки-североморцы надежно сдерживают нарастающие угрозы со стороны недружественных государств, защищают стратегически важные территории и морские коммуникации России в Арктике. Об этом заявил помощник президента РФ, председатель Морской коллегии Николай Патрушев в поздравлении с Днем Северного флота.

В приветственной телеграмме Патрушев поздравил офицеров, матросов, гражданских специалистов и ветеранов с Днем образования оперативно-стратегического объединения, который отмечается 1 июня. "Североморцы достойно несут боевое дежурство, с честью выполняют свой долг. Мужество, отвага, стойкость, профессионализм и преданность родине позволяют надежно отстаивать национальные интересы, сдерживать нарастающие угрозы со стороны недружественных государств, защищать стратегически важные территории и морские коммуникации", - подчеркнул помощник президента РФ.

Председатель Морской коллегии отметил, что "Северный флот во все времена был и остается гордостью России, щитом Арктики и гарантией безопасности Заполярья".

Патрушев пожелал морякам-североморцам "успехов в службе и новых достижений

на благо нашей страны - великой арктической державы".

**Первоисточник:**

[https://tass.ru/armiya-i-opk/24104939?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Ftass.ru](https://tass.ru/armiya-i-opk/24104939?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Ftass.ru)

**Промышленность и технологии**

**Мурманские ученые запатентовали революционную антенну для Арктики**

Хибины (Заозерск), 30/05/2025

Исследователи Мурманского арктического университета разработали инновационную антенну, которая может изменить систему связи вдоль Северного морского пути. Простое, но эффективное устройство уже получило патент и способно обеспечивать устойчивую радиосвязь вплоть до Северного полюса.

Уникальность изобретения заключается в его простоте и доступности. Для создания антенны нужны лишь провод и треугольный карбас — провода наматываются в разных направлениях и соединяются в конце. Такая конструкция значительно дешевле и практичнее существующих аналогов.

«Наши ученые смогли упростить традиционные спиральные антенны, сделав их практически плоскими. Это решает проблему ортогональных составляющих, характерную для антенн типа волновой канал», — объясняет журналистам ТАСС руководитель проекта Владимир Милкин.

Новая разработка особенно важна для обеспечения безопасности судоходства в Арктике. Она позволит поддерживать надежную связь с ледоколами и другими судами, работающими в экстремальных северных условиях. При этом простота конструкции делает антенну идеальным решением для удаленных полярных станций.

В Министерстве науки и высшего образования РФ подчеркивают, что это изобретение открывает новые перспективы не только для отдельных антенн, но и для сложных антенных систем.

**Первоисточник:**

[https://www.hibiny.ru/murmanskaya-oblast/news/item-murmanskie-ucheny-zapatentovali-revolyucionnuyu-antennu-dlya-arktiki-412721/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fdz](https://www.hibiny.ru/murmanskaya-oblast/news/item-murmanskie-ucheny-zapatentovali-revolyucionnuyu-antennu-dlya-arktiki-412721/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdz)

### Крупнотоннажным судам для Арктики требуются более мощные двигатели - ГлавСевморпуть

Korabel.ru, 30/05/2025

На конференции POLAR 2025 эксперты в области арктического судостроения назвали главные отраслевые проблемы. В их числе - недостаток мощных судовых двигателей, современных материалов, включая новые типы арктической сталей, цифровых технологий и профессиональных кадров.

"В последнее десятилетие претерпевает изменение традиционная организация ледового судоходства, появляются новые тенденции, связанные с ростом объема и интенсивности морских грузоперевозок, эксплуатацией крупнотоннажных транспортных судов и мощных атомных ледоколов, использованием высокоширотных трасс плавания, продлением навигационного периода", — рассказал заведующий отделом судов ледового плавания АО "ЦНИИМФ" Владимир Якимов.

По его словам, отрасль переходит к новым тактикам ледового плавания с увеличением скорости хода судов во льдах для обеспечения экономической эффективности.

"Перемены происходят одновременно со стремительным развитием и внедрением во все сферы человеческой деятельности современных информационно-коммуникационных систем, технологий больших данных и искусственного интеллекта", — подчеркнул эксперт.

Он отметил, что дополнительной негативной нагрузкой стали санкционные ограничения в области судостроения и судоходства. Все перечисленные факторы в совокупности в значительной степени определяют трансформацию технико-эксплуатационных требований к судам отечественного арктического морского транспортного флота.

Дополнительные сложности возникают и в процессе проводки судов. Среди них — разница водоизмещений ледокола и проводимого судна, большая разница между осадкой "в грузу" и "в балласте" проводимого судна и ледокола, особенности конструкции носовой части проводимых судов, подчеркнул заместитель генерального директора "ГлавСевморпуть" Святослав Степченков.

"Отдельной проблемой является недостаточная мощность главной энергетической установки для самостоятельного следования за ледоколом по каналу", — подчеркнул эксперт.

Говоря о требованиях к постройке и обустройству новых судов, Святослав Степченков отметил, что существует международное регулирование в виде, например, Полярного кодекса и национальное регулирование, таким образом международное регулирование находит отражение в национальном. Но у каждой страны собственное видение классификации и постройки судов, включая требования к материалам, в зависимости от страны применения.

Активно возрастает интерес к научным исследованиям в Арктическом регионе, отметил научный сотрудник ААНИИ Алексей Чернов. В последние годы страны Востока активно строят научно-исследовательские суда для работы в тяжелых ледовых арктических условиях. Западная Европа также старается не отставать, кооперируя возможности и ресурсы стран между собой для общего строительства и использования судов. Часто использует ледоколы и патрульные корабли для проведения исследований Северная Америка. Но Россия неизменно занимает лидирующие позиции в морях Российской Арктики, считает эксперт.

"Арктика — это не только возможности добывать и вывозить сырье и ресурсы. Это хрупкий регион, который нужно изучать. Его освоение может быть только на основе глубоких знаний. И поскольку Арктика, в первую очередь, — океан, для его изучения необходим флот научно-исследовательских судов", — подчеркнул Алексей Чернов.

По его словам, Россия имеет огромные возможности, но необходимо нивелировать сдерживающие факторы. В частности, недостаток научного оборудования, которое нужно импортозамещать и разрабатывать отечественные аналоги.

Российские производители судового оборудования активно работают над локализацией и развитием внутреннего производства, однако одновременно выстроить систему невозможно, отметил директор по продажам судового оборудования компании "НГ-Энерго" Юрий Сырников.

"Сегодня мы, как поставщики судового оборудования, много общаемся с коллегами из азиатских стран, в первую очередь из Китая. Одновременно мы понимаем, что Россия должна развивать собственные технологии. В этом направлении идет активная работа над локализацией и усовершенствованием внутреннего производства. Но одновременно создать систему невозможно, и мы видим целый

ряд положительных реализованных проектов с нашими зарубежными партнерами, которые готовы поставлять качественное оборудование, в том числе судовые двигатели мощностью от одного до 10 и даже 20 мегаватт", — рассказал Юрий Сырников.

Объединенная судостроительная корпорация представила в ходе конференции POLAR проекты своих судов для арктических морей. Руководитель проектов конструкторского бюро ОСК "Алмаз" Александр Рогачев рассказал о научно-исследовательских, вспомогательных и транспортных судах, проектируемых предприятием, включая концепт-проекты танкера, полупогружного судна и контейнеровоза. Среди них — полупогружное судно для перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов по Северному морскому пути, танкер для транспортировки сырой нефти, газового конденсата и нефтепродуктов, а также концептуальные проекты контейнеровоза ледового класса и научно-исследовательского судна.

На площадке конференции генеральный директор конструкторского бюро ОСК "Алмаз" Константин Голубев и исполняющий обязанности заместителя директора по научной работе Института океанологии Вячеслав Кременецкий подписали соглашение, предусматривающее совместную работу над разработкой новых научно-исследовательских судов для выполнения государственных задач.

#### **Первоисточник:**

[https://www.korabel.ru/news/comments/krupnotonnazhnym\\_sudam\\_dlya\\_arktiki\\_trebuyutsy\\_glavsevmorput.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3](https://www.korabel.ru/news/comments/krupnotonnazhnym_sudam_dlya_arktiki_trebuyutsy_glavsevmorput.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3)

## **Суда да дела: Сколько танкеров и газовозов нужно России в Арктике**

Российская газета, 31/05/2025

До 1 августа Кабмин должен сформировать программу строительства судов арктического грузового флота, необходимых для достижения целевого объема грузопотока по Трансарктическому транспортному коридору (Санкт-Петербург - Мурманск - Владивосток).

Частью Трансарктического транспортного коридора является Северный морской путь (СМП), и именно на этом участке у нашей страны есть сложности с обеспечением перевозок. Обладая самым большим ледокольным флотом в мире (42 ледокола), у нас есть серьезный дефицит судов арктического класса. Причем для прохода по СМП в восточном направлении от Ямала в сторону Камчатки нужны суда самого высокого ледового класса - Arc7, которым все равно будет необходима ледокольная проводка с начала ноября по конец июня. Санкции лишили нас

возможности покупать такие суда за границей, и теперь остается рассчитывать только на свои силы.

Ранее глава Минвостокразвития Алексей Чекунов оценил потребность в судах ледового класса для СМП к 2030 году в 100 штук. Министр тогда уточнил, что для их строительства рассматриваются верфи Китая, Индии, а также других дружественных стран.

Основным индикатором развития СМП является грузопоток, в прошлом году был установлен рекорд - по СМП перевезли почти 38 млн тонн наших грузов и более 3 млн тонн транзитных. Об этом сообщил директор Департамента развития арктической зоны и реализации инфраструктурных проектов Минвостокразвития Илья Чернов на совещании в Совете Федерации. Но, несмотря на рекорд, грузопоток в прошлом году оказался почти в два раза ниже запланированного - в 80 млн тонн.

Для России вопрос развития Арктики и СМП это еще и дело экономического и технологического суверенитета. За последнее десятилетие площадь арктических льдов снизилась на 12%, к тому же сейчас это единственный морской маршрут, не пересекающий акватории недружественных стран.

В регионе сосредоточено, по разным оценкам, 25-30% неразведанных мировых запасов нефти и газа и значительное количество драгметаллов, таких как палладий и платина.

Чтобы достичь ожидаемого объема перевозок к 2030 году в 90-160 млн тонн (в разных сценариях) необходимы суда ледового класса в достаточном количестве, которые обеспечат вывоз продукции с запланированных проектов в Арктике, большей частью нефтегазовых и ориентированных на экспорт.

Показательна судьба завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) "Арктик СПГ-2", который был запущен (первая линия мощностью 6,6 млн тонн СПГ в год) в 2023 году. Из-за санкций и отсутствия необходимого количества судов ледового класса регулярный вывоз продукции с предприятия не организован до сих пор. По данным Bloomberg, на заводе уже запущена вторая линия (официального подтверждения нет), но только уже запущенные мощности могли бы увеличить грузопоток СМП на 13,2 млн тонн.

Основной объем грузопотока по СМП должны обеспечить проекты по добыче нефти (в позитивном сценарии - 100 млн тонн в 2030 году) и производству СПГ (почти 70 млн тонн в 2030 году). На сегодняшний день можно с уверенностью говорить только о вывозе приблизительно о 20 млн тонн СПГ с завода "Ямал СПГ" и нефти -

около 3,5 млн тонн, с платформы "Приразломная" в Печорском море. Без достаточного количества судов ледового класса ждать, что другие запланированные арктические нефтегазовые проекты будут реализовываться ускоренными темпами, едва ли стоит. Простой таких дорогих предприятий - это многомиллиардные убытки.

По словам аналитик Freedom Finance Global Владимира Чернова, обеспечение целевого показателя для СМП в 100 млн тонн грузов к 2030 году без новых проектов СПГ и нефтедобычи будет крайне затруднительным. Большая часть текущего грузопотока по СМП связана именно с поставками сырья с месторождений Арктики. На сегодняшний день Россия располагает ограниченным числом судов, способных эффективно работать в арктических условиях. Для примера, только для вывоза продукции с одного проекта "Арктик СПГ-2" требуется около 20 танкеров ледового класса Arc7. Даже при условии роста перевозок угля, минеральных удобрений и контейнерных грузов, их суммарный объем пока недостаточен, чтобы компенсировать отсутствие углеводородов. Поэтому без расширения сырьевой базы и запуска новых мощностей достичь заявленных объемов вряд ли удастся, считает эксперт.

Как отмечает руководитель практики Kert по оказанию услуг компаниям нефтегазового сектора Максим Малков, в соответствии с Планом развития Севморпути до 2035 года более 80% грузопотока (это более 160 млн тонн в максимальном сценарии) к 2030 году должны быть обеспечены нефтяными и СПГ-танкерами. На проекты, не связанные с нефтегазовой отраслью (Баимский кластер, Сырадасайское месторождение, задачи Норникеля, северный завоз и неуглеводородный транзит) в том же сценарии в сумме приходится около 40 млн тонн в год. С учетом того, что Ямал СПГ продолжает работу, первые две очереди Арктик СПГ-2 построены и также, несмотря на ограничения, будут продолжать успешно работать, получаем уже около 60-70 млн тонн в год. Добавление прочих нефтегазовых проектов, даже если они не будут выведены на полную проектную мощность, вполне может вывести грузооборот на планку в 100 млн тонн в год, так что этот показатель выглядит достижимым. Динамика роста грузоперевозок по СМП положительная, подчеркивает эксперт.

Но даже оценить, каким парком газовозов, танкеров и сухогрузов, способных работать в арктических условиях, сейчас располагает страна и сколько их необходимо построить, выяснить оказалось сложно. В Минпромторге "Российской газете" рекомендовали с этим вопросом обратиться в "Росатом", но в госкорпорации на запрос не ответили. Судостроительный комплекс "Звезда" тоже никакой информации не предоставил. В "Роснефти" и "НОВАТЭКе" на запрос "РГ" не ответили.

По оценке Владимира Чернова, к 2030 году может понадобиться порядка 40-50 судов ледового класса, включая как специализированные газовозы типа Arc7, так и нефтетанкеры, способные работать в сложных ледовых условиях. Сейчас в составе российского флота таких судов около 15-20 единиц, включая флот "Ямал СПГ" и новые суда, построенные для обслуживания "Арктик СПГ-2", уточняет эксперт.

По мнению Малкова, того флота, который сейчас имеется в распоряжении российской компаний сегодня, для достижения целевых показателей загрузки СМП, будет недостаточно. Если говорить про СПГ, то потребности проекта "Ямал СПГ" вполне закрываются действующим флотом с учетом успешной организации перевалки в Мурманске. Для проекта "Арктик СПГ-2" в максимальном варианте, всех трех производственных линий, требуется 21 танкер ледового класса. Для двух уже построенных линий будет необходимо 14 судов, но при оптимизации логистики с учетом опыта "Ямал СПГ", возможно обойтись и меньшим флотом. На российской верфи "Звезда" было заказано 15 газовозов ледового класса Arc7, три из которых уже спущены на воду, и в любом случае будут достроены и переданы заказчику в обозримом будущем. Постройка еще нескольких газовозов такого класса до 2030 года выглядит вполне реальной, особенно с учетом ожидаемого расширения производственных мощностей верфи. Что касается нефти, то, по предварительным оценкам, для вывоза 30 млн тонн нефти в год необходимо будет около 10 нефтяных танкеров ледового класса, которые также активно строятся на "Звезде". Как минимум один такой танкер уже был передан заказчику в конце 2024 года, сомнений в том, что остальные будут построены до 2030 года, у экспертов нет. Нефтяные танкеры, даже с учетом ледового класса, строятся легче и быстрее, чем танкеры-газовозы, замечает Малков.

По словам международного эксперта в области финансирования и построения судовладельческого бизнеса Алексея Пономарева, круглогодично на СМП можно использовать суда Arc6 - Arc7 или специализированный ледокольный флот. Arc4 - Arc5 можно использовать на СМП четыре-пять месяцев в году, в зависимости от погодных условий, хотя они имеют высокий ледовый класс. "Росатом" около года назад оценил потребность в судах высокого ледового класса в работе на СМП к 2030 в 160 единиц. Ссылаясь на открытые данные за 2023 год, эксперт отмечает, что на СМП сейчас работает 30 судов, в процессе строительства находятся 33 судна.

Чтобы работа на СМП была эффективной необходимо создавать пункты перевалки грузов сразу после выхода с СМП на воду, которая не замерзает, как это уже сделал "НОВАТЭК", поскольку стоимость эксплуатации судов с ледовым классом Arc7 очень высока, подчеркивает Пономарев.

"Еще один нюанс - это санкции. На сегодня специализированные суда с ледовым классом находятся в поле особого контроля регуляторов западных стран. Заказать

суда на иностранных верфях с ледовым классом Arc4 и выше довольно сложно с учетом ограниченного выбора поставщиков оборудования, финансирования и проведения оплат по судостроительному контракту. Танкеры СПГ - особый случай, с учетом санкционной политики в отношении данных судов со стороны США", - поясняет Пономарев.

Он отмечает, что из-за санкций страдает кооперация судостроительного комплекса "Звезда" с Южной Кореей. Изначально эта верфь разрабатывалась в партнерстве и технологические цепочки включали южнокорейских производителей и поставщиков. У "Звезды" есть планы строительства газозовов. Это самые сложные суда, так как их строительство сопряжено с необходимостью иметь в наличии технологии по сжижению и хранению газа, не допускающие утечек. Соответствие очень высоким стандартам безопасности необходимо и для того, чтобы заходить в порты по всему миру. В России крупнотоннажное судостроение и производство оборудования для него только набирает обороты и пока еще зависимо от международной кооперации, подчеркивает Пономарев.

Но в том, что касается совместных международных проектов строительства грузовых спецсудов для СМП, здесь есть и технологические сложности. Кооперация по этому вопросу с дружественными странами допускается. Но среди дружественных стран нет Арктических. На эту роль претендует Китай, но Поднебесная пока находится в самом начале пути. Кроме того, у Пекина есть свой амбициозный проект - Трансполярный морской путь, в обход вод экономической зоны России. А такие страны, как, к примеру, Индия, Турция или Бразилия, суда ледового класса не производят.

#### **Первоисточник:**

[https://rg.ru/2025/05/31/suda-da-dela-skolko-tankerov-i-gazovozov-nuzhno-rossii-v-arktike.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2F](https://rg.ru/2025/05/31/suda-da-dela-skolko-tankerov-i-gazovozov-nuzhno-rossii-v-arktike.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F)

## **Северный морской путь**

### **Михаил Григорьев — о проблемах развития Трансарктического транспортного коридора, СМП и арктическом судостроении**

GoArctic.ru, 30/05/2025

Член Научного совета РАН по изучению Арктики и Антарктики Михаил Григорьев — о проблемах развития Трансарктического транспортного коридора, Севморпути и

арктическом судостроении.

В Арктическом и антарктическом НИИ состоялась III научно-деловая конференция POLAR 2025. Своим мнением о проблемах развития Трансарктического транспортного коридора, Севморпути, грузового и ледокольного флота поделился директор Консультационной компании «Гекон», член Научного совета РАН по изучению Арктики и Антарктики Михаил Григорьев.

00:19 — Что можно сказать о закрепившемся новом термине «трансарктический транспортный коридор»?

02:43 — Почему вы утверждаете, что в международном аспекте Северный морской путь интересен только странам Юго-Восточной Азии?

04:05 — Для кого и для чего мы развиваем Севморпуть?

06:15 — Как нам решить проблему строительства грузового флота собственными силами?

09:18 — Хватит ли нам своих кадров, компетенций и ресурсов для возрождения арктического судостроения?

11:20 — Какой вклад в развитие Севморпути способно внести строительство ледокола «Лидер»?

#### **Первоисточник:**

[https://goarctic.ru/society/mikhail-grigorev-o-problemakh-razvitiya-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-smp-i-arkticheskom/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fgoarctic.ru/society/mikhail-grigorev-o-problemakh-razvitiya-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-smp-i-arkticheskom/](https://goarctic.ru/society/mikhail-grigorev-o-problemakh-razvitiya-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-smp-i-arkticheskom/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fgoarctic.ru/society/mikhail-grigorev-o-problemakh-razvitiya-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-smp-i-arkticheskom/)

## **Ученые ААНИИ не разделяют теорию, что арктические моря вскоре останутся без льда**

Korabel.ru, 30/05/2025

Более 700 экспертов из России, Китая, Индии, Бразилии, США и других стран собрались на III Международной научно-деловой конференции POLAR в Арктическом и антарктическом научно-исследовательском институте (ААНИИ). Конференция прошла в Санкт-Петербурге 21 мая.

Ведущие эксперты обсудили ключевые аспекты устойчивого развития Арктики в контексте климатических изменений, оценили перспективы развития навигации на трассе Большого северного морского пути и предложили действенные меры по адаптации к меняющимся природным условиям и обеспечению экологической безопасности на Крайнем Севере.

Президентом России Владимиром Путиным поставлены масштабные задачи по развитию Арктической зоны Российской Федерации и активизации навигации по Трансарктическому транспортному коридору. Достижение стратегически значимых для страны целей требует совместной работы большого количества организаций, обмена опытом и новых идей, отметил в приветственном обращении к участникам конференции помощник президента России, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев.

"Конференция стала важной площадкой для полярного сообщества, объединенного общими целями и глобальными идеями по эффективному освоению полярных регионов. Важно, что мероприятие позволило нам обсудить с зарубежными партнерами перспективные направления для укрепления и развития научного сотрудничества в Арктике. Именно такие встречи позволяют сформулировать видение и новые решения для устойчивого развития арктической зоны", — подчеркнул директор ААНИИ Александр Макаров.

Директор департамента международного сотрудничества Министерства природных ресурсов и экологии РФ Иван Куц в своем выступлении подчеркнул стратегическую ценность арктических ресурсов и необходимость загрузки Северного морского пути.

"Российские компании уже ведут активную работу в этом направлении. На данный момент сформировано 9 минерально-сырьевых центров. Мы наращиваем объемы добычи, приняты программы по освоению 174 месторождений", — отметил он.

Руководитель Росгидромета Игорь Шумаков представил ключевые проекты ведомства в высоких широтах. По его словам, активно развивается система мониторинга вечной мерзлоты, на данный момент действуют уже 78 пунктов наблюдений. В Арктике успешно работает ледостойкая платформа "Северный полюс" — завершилась первая экспедиция СП-41, продолжается вторая — СП-42. В 2022 году началось строительство крупнейшего научно-исследовательского судна "Иван Фролов", ввод которого запланирован на 2028 год.

Ключевым для России проектом в Арктике становится Трансарктический транспортный коридор. Генеральный директор ФГБУ "ГлавСевморпуть" Сергей Зыбко сообщил о рекордном количестве ледокольных проводок по Северному морскому пути в 2024 году. Он отдельно поблагодарил присутствующих на конференции представителей компаний "НОВАТЭК", "Норникель" и "Газпромнефть" за совместную работу по организации проводок судов. По словам Сергея Зыбко, при базовом сценарии к 2030 году грузопоток по этому коридору через Севморпуть

должен превысить 109 млн тонн. Для достижения этих показателей государство планирует масштабную модернизацию портовой и железнодорожной инфраструктуры.

"Мы понимаем, что развитие и превращение СМП в полноценный транспортный коридор невозможно без масштабной модернизации инфраструктуры. Государство планирует преобразовать порты, а также развивать соответствующие железнодорожные маршруты. Иначе нарастить грузопоток не получится. Это важная задача, и она планомерно решается", — заявил Сергей Зыбко.

Директор АНИИ Александр Макаров обратил особое внимание на важность высококачественного гидрометеорологического обеспечения для развития навигации в Арктике, сообщает пресс-служба АНИИ.

"Эффективное гидрометеорологическое обеспечение позволит максимально быстро и безопасно осуществлять ледовые проводки. С развитием этой системы мы сможем говорить и о страховании перевозок, что крайне важно для коммерческого судоходства", — подчеркнул ученый.

Основная дискуссия традиционно сосредоточена вокруг ледоколов и инфраструктурных объектов, отметил Александр Макаров, в то время как высококачественное гидрометеорологическое обеспечение также создает более широкий горизонт для планирования и развития.

На фоне повышения температур в Арктике, быстрого очищения больших акваторий арктических морей ото льда, более позднего начала ледообразования и увеличения навигационного периода может показаться, что плавание в Арктических морях упрощается, но это не так, заявил заведующий лабораторией долгосрочных ледовых прогнозов и ледового режима АНИИ Александр Юлин. По его словам, ледовые условия в последние годы остаются непростыми. В частности, в июне-августе 2025 года наиболее сложные ледовые условия ожидаются в восточной части Восточно-Сибирского моря, юго-западной части Чукотского моря и в проливе Лонга вдоль Чукотского побережья. Ученый отметил новые факторы, которые также могут оказывать влияние на судоходство.

"При значительном быстром очищении акватории морей мы столкнулись с совершенно новым феноменом — в осенний период моря стали замерзать очень быстро, буквально за три недели", — рассказал Александр Юлин.

Он подчеркнул, что ученые АНИИ не поддерживают теорию о том, что к середине

века Северный Ледовитый океан в летний период будет полностью освобождаться ото льда.

Отдельное внимание в ходе конференции эксперты уделили экологическим аспектам в Арктике.

"Увеличение количества судов и создание новой инфраструктуры оказывает влияние на природную среду Арктики. Экологическая составляющая развития Севморпути очень важна, так как любые неприятности, которые могут возникнуть, будут иметь печальные последствия. Нам необходимо развивать систему экологического мониторинга, и для этого уже созданы серьезные научные заделы", — сказал директор Арктического и антарктического научно-исследовательского института Александр Макаров.

По его словам, в настоящее время экологический мониторинг в акватории СМП, как единая система комплексных наблюдений за состоянием природной среды арктических морей Российской Федерации отсутствует. Вместе с тем, разрабатывается проект по формированию Государственного экологического мониторинга акватории Севморпути в форме самостоятельной подсистемы Единой системы государственного экологического мониторинга.

**Первоисточник:**

[https://www.korabel.ru/news/comments/uchenye\\_aanii\\_ne\\_razdelyayut\\_teoriyu\\_chno\\_arkticl](https://www.korabel.ru/news/comments/uchenye_aanii_ne_razdelyayut_teoriyu_chno_arkticl)

## Краткий обзор текущей ледовой обстановки в морях Арктики

Arctic Universe, 30/05/2025

Ученые Центра ледовой гидрометеорологической информации Арктического и антарктического научно-исследовательского института подготовили краткий обзор текущей ледовой обстановки в арктических морях Северного ледовитого океана, основанный на анализе спутниковой информации, наблюдаемой в период с 18 по 20 мая.

На акватории Баренцева моря происходил дрейф на восток, северо-восток. Отмечается сильное разрежение ледовых массивов. Ледообразование практически прекратилось, на кромке идет разрушение. С восточной стороны островов архипелага Шпицберген, а также повсеместно вокруг побережья архипелага Земля Франца-Иосифа наблюдаются заприпайные полыньи с редкими однолетними льдами или открытой водой.

В Печорском море дрейфующий однолетний лед сохраняется в восточной части моря. Сплоченный массив льда располагается к востоку от о. Долгий, далее полосы редкого и разреженного льда тянутся на северо-запад. Припай сохраняется, идет разрушение его кромки.

В Карском море увеличилась площадь зоны с открытой водой в юго-западной части моря. В проливе Карские Ворота наблюдаются редкие однолетние льды в северной части пролива. Наблюдается уменьшение общей сплоченности в ледяном массиве на акватории моря. В проливах Шокальского и Вилькицкого сохраняется припай однолетнего льда.

Увеличились заприпайные полыньи вдоль западного побережья моря Лаптевых. Частичный взлом припая наблюдается к востоку от пролива Шокальского, также в проливе Ахматова острова Большевик. На подходах к проливу Вилькицкого припай однолетних льдов, далее к востоку преобладают ниласовые льды. На подходах к проливу Санникова и Дмитрия Лаптева припай однолетнего толстого и среднего льда.

На акватории Восточной-Сибирского моря сохраняется заприпайная полынья у островов Котельный и Новая Сибирь. Произошёл взлом большого участка припая между островом Новая Сибирь и островом Айон. Массив старых льдов на подходах к проливу Лонга сохраняет свою конфигурацию и положение.

На акватории Чукотского моря вдоль побережья Чукотки образовалась малоподвижная зона дрейфующих льдов шириной 30-45 миль. Взлом припая отмечается к северу от острова Врангеля и к северу от мыса Принца Уэльского. В проливе Лонга - старый лед и однолетние толстые и средние льды. В Беринговом проливе в западной части - однолетний средний лед с включением старого льда, в восточной - нилас.

В Беринговом, Охотском и Балтийском морях идет разрушение ледового покрова. На акваториях Каспийского, Азовского, Белого и Японского морей чисто.

**Первоисточник:**

[https://www.arcticuniverse.com/ru/news/20250530/32154.html?utm\\_source=yxnews&utm](https://www.arcticuniverse.com/ru/news/20250530/32154.html?utm_source=yxnews&utm)

## В Якутии обустроят автодорогу «месторождение Прогноз - поселок Батагай»

Yakutia Daily, 30/05/2025

В соответствии со стратегическим указом Главы Якутии №270 от 28 марта 2024 года «Об ускоренном развитии транспортной и энергетической инфраструктуры РС(Я)», разработан и утверждён план мероприятий по обустройству автомобильной дороги с продлённым сроком эксплуатации по маршруту «месторождение Прогноз – поселок Батагай».

Как сообщает КП РС(Я) «Дороги Арктики», проект направлен на оптимизацию транспортных коммуникаций с арктическими территориями. Определены основные подходы к реализации проекта, составлены карты-схемы с трассировкой, разработаны основные технические параметры.

Ранее в 2023 году было проведено комиссионное обследование проектируемого автозимника, соединяющего Верхоянск и месторождение Прогноз. Обследование проведено в весеннее и осеннее времена года для детального изучения топографических и гидрологических характеристик маршрута, включая анализ потенциальных зон подтопления.

В 2024 году были инициированы комплексные подготовительные мероприятия, включающие процедуры отвода земельных участков. Параллельно стартовали работы по отводу карьеров вдоль проектируемой дороги. Кроме того, был осуществлен закуп десяти единиц специализированной техники. Это существенно повысит эффективность проводимых мероприятий и обеспечит необходимую материально-техническую базу для реализации проекта.

В этом году начаты работы по вырубке просеки под автозимник до села Бала Верхоянского района. Продолжаются работы по оформлению карьерных участков, необходимых для обеспечения строительным материалом, а также мероприятия по отводу земель.

### **Первоисточник:**

[https://yakutia-daily.ru/v-yakutii-obustroyat-avtodorogu-mestorozhdenie-prognoz-poselok-batagaj/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fdze](https://yakutia-daily.ru/v-yakutii-obustroyat-avtodorogu-mestorozhdenie-prognoz-poselok-batagaj/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdze)

## Северный широтный железнодорожный ход подведет к богатствам плато Путорана

Байкал24, 31/05/2025

Президент России Владимир Путин встряхнул правительство, дав ему длинный список поручений, касающихся развития Арктики. Теперь в правительстве аврал, по большинству из поручений надо подготовить доклады до 1 июля 2025 года. Почти все вопросы сложные и многофакторные, почти все касаются вопросов и проблем, которые не решались годами, если не десятилетиями. В общем, опять работа на срыв с раннего утра до позднего вечера, как бывает в таких случаях. И, как обычно бывает, многое будет в этой страшной спешке упущено, не продумано, недоделано. Сам по себе такой подход: задать шесть недель для решения множества сложных задач, препятствует тому, чтобы обдумать положение дел и нащупать тот вопрос, который сдвинет все остальное.

В числе поручений, правда не основных, а дополнительных, изложенных в приложениях, было требование включить в комплексные планы развития различных арктических городов, в данном случае Салехарда, строительство совмещенного мостового перехода через Обь в составе проекта создания железнодорожного Северного широтного хода в 2025-2029 годах.

В прессе прокатилась волна сообщений типа того, что президент потребовал к 2029 году завершить строительство моста через Обь. Однако, многие просто невнимательно читают документы. В приложении дополнительных мероприятий для включения в долгосрочные планы социального-экономического развития нет таких требований. Просто - включить в план. В план, конечно, включают. Но когда будет предусмотрено выполнение этого пункта - это еще вопрос. И будет ли этот план выполнен - еще один большой вопрос. У нас было множество всяких планов, которые оставались на бумаге невыполненными.

Правительство ЯНАО уже 19 мая 2025 года утвердило изменения в стратегии социально-экономического развития Ямала до 2035 года, в которую внесло и мост через Обь, и Северный широтный ход, и даже Северный широтный ход - 2, то есть линию Бованенково - Сабетта. Согласно этим планам, строительство Северного широтного хода планируется завершить к 2031 году, а вот про мост ничего конкретного не сказано.

И это все после того, как в конце 2024 - начале 2025 года эксперты раскритиковали проект Северного широтного хода в пух и прах: и стоит дорого, и денег нет, и возить нечего.

Все у нас так. Нерешительность - одна из главных проблем в России. Почти никогда не бывает так, чтобы было принято бесповоротное решение, которое затем было бы неукоснительно реализовано. Построить железную дорогу по уже подготовленному маршруту, да еще с действующими участками и железнодорожным сообщением до Коротчаево и Нового Уренгоя, даже до Ямбурга - это вполне разрешимая задача.

Запрашиваемые средства в размере 236 млрд рублей не столь большие, особенно с распределением на несколько лет. Мосты через Обь и Енисей представляют собой некоторые трудности, но есть достаточный опыт строительства мостов через большие реки. В России построили уже несколько железных дорог в отдаленных районах. Среди них линия Обская - Бованенково - Карская, затем Амуро-Якутская магистраль, и недавно введенная в строй Тихоокеанская железная дорога. По сравнению с этими проектами Северный широтный ход ничем особенным не выделяется: ни протяженностью, ни условиями строительства. Так в чем вопрос?

В том, что железная дорога нужна для производства. В этом ее главное предназначение, а все остальные задачи, в том числе транзитное сообщение, пассажирские перевозки, туризм и так далее для нее второстепенные. Вот как раз в планах развития региона, по которому пройдет Северный широтный ход, почти совершенно отсутствуют планы, даже самые абрисные, по развитию промышленности. Раз их нет, то и надобности в железной дороге тоже вроде как нет. Но то как посмотреть.

Хотя, даже по главным богатствам Ямала можно было бы много чего запланировать. Например, переработку добываемой нефти, причем с отгрузкой нефтепродуктов как на внутренний рынок по этой самой железной дороге, так и на экспорт, хотя бы через пока еще не построенную дорогу Карская - Сабетта и порт Сабетта. Вообще, хотя "Газпром" давно думает продать железную дорогу Бованенково - Карская, все же удивительно, что до сих пор не провели ее, так сказать, "предпродажную подготовку". Дорога, доведенная до порта Сабетты с железнодорожным терминалом и путями к причалу будет стоить намного больше, чем просто тупиковая ветка в ямальскую тундру, да и желающих ее купить явно будет больше одного.

Газ и газоконденсат - это производство различных полимеров, например, такого немаловажного теплоизолирующего материала, как вспененный полиэтилен, который больше всего нужен как раз Арктике. Там без эффективного теплоизолирующего материала вообще мало что можно построить. Здесь экономический эффект возникает за счет сокращения транспортировки газа, поскольку полимеры в гранулах перевозить проще и дешевле; тоже как для внутреннего потребления, так и на экспорт.

Наконец, восточный участок Северного широтного хода, то есть от Корочаево на восток, до Енисея и далее до Игарки. Его экономическое значение перспективно, но очень важно. Это подступ к минеральным ресурсам плато Путорана и Среднесибирского плоскогорья. Об этих ресурсах мало что известно, но некоторые сборы минералов показывают фантастически богатые ресурсы. Там есть, к примеру, проявления самородного железа и самородного осмия. Осмий же - металл очень

твердых и износостойких сплавов. Обычно он залегает вместе с иридием, встречается в полиметаллических рудах с палладием и платиной. На плато Путорана есть осмий самородный, сообщает sibmix.com.

Без железной дороги к этим колоссальным, судя по всему, богатствам, не подойти и не подступиться. Поэтому строительство Северного широтного хода до Енисея, моста через Енисей, а также сети железных дорог по правому берегу Енисея - это важнейшая задача, которая по своим масштабам сопоставима, к примеру, с освоением минеральных богатств Кольского полуострова.

#### **Первоисточник:**

<https://baikal24.ru/text/31-05->

[2025/027/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2F](https://baikal24.ru/text/31-05-2025/027/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F)

## **Разное**

### **Рассылка «ПОРА в Арктику! GoArctic!» - выпуск от 31 мая 2025 года**

GoArctic.ru, 31/05/2025

1. (Работа ПОРА и партнёров) Уже в ближайшую неделю начнутся мероприятия Единого арктического субботника

С 1 по 10 июня 2025 года в различных городах и посёлках АЗРФ будет проходить масштабная экологическая акция по уборке территорий – Единый арктический субботник. Этот проект пятый год подряд проводят Проектный офис развития Арктики и «Движение за экологию «Друзья окружающего мира» (АНО «Движение за экологию ДОМ»). Заполните короткую форму и присоединяйтесь к нам!

2. (Комментарии экспертов) На портале GoArctic опубликованы свежие колонки экспертов ПОРА:

Александр Залецкий – о первом «дропопорте», аэродроме Пушистый на Сахалине.

Евгений Язев – о новых технологиях резервирования нефти в толще многолетнемерзлых грунтов.

Татьяна Красникова – о преимуществах массового строительства деревянных многоквартирных домов в АЗРФ.

Валерия Савинова: «Деревянные конструкции – это то, что нужно Арктике».

Анна Ридигер: «Нет четкой картины о границах агротерриторий на Севере России».

Вероника Тарбаева: «Вовлечение земель Арктики в сельскохозяйственный оборот – задача с высокой степенью экосложности»

Павел Иванкин: «Таймыр имеет шансы в будущем стать активным отечественным угольным экспортером».

3. (Герои Арктики) Полярный повар: «Я счастливый человек – мне три раза в день говорят "спасибо"»

Евгений Иванович Новохатский – полярный повар. Работал в высоких широтах с 1978 по 2007 год. Принял участие более чем в 15 полярных экспедициях. Заместитель начальника дрейфующей станции «Северный полюс – 37». Награждён почётной грамотой Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Почётный полярник.

4. (Арктические рецензии) «Челюскин. Первые»: история реальна, а герои и ситуации не совсем...

Весной 2025 г. на российском видеосервисе Wink состоялась премьера сериала «Челюскин: Первые», снятого на основе реальных событий 1934 года, хотя некоторые герои и ситуации вымышлены. Для большей зрелищности, сценаристы ввели в повествование несколько вымышленных фигур, сделав их главными персонажами, добавили романтическую и мистическую линии. Вместе с историком Валерием Кондаковым смотрим, что из этого получилось...

5. (Народы Арктики) Неформальная дипломатия коренных народов арктической Европы

Не так давно мы знакомили вас с дипломатическими методами арктических коренных народов Северной Америки. Сегодня рассказываем о том, какие традиции и ритуалы приняты у коренных жителей арктической Европы – как они мирным путём выстраивают транскультурную торговлю, как разрешают временами возникающие конфликты.

Связи саамов, ненцев, коми, энцев, хантов и других коренных народов друг с другом и с соседними народами были устойчивыми и разнообразными, формируя собственные модели межэтнического обмена, адаптированные к специфике Арктики.

6. (Арктические путешествия) В Териберку – за светом!

Путешественник и фотограф Мика Петров вновь побывал на Севере в погоне за самыми лучшими кадрами Полярного сияния и арктических маяков. На этот раз – в Мишуково и Териберке в Мурманской области.

«Я попросил таксиста ехать в Мишуково к маяку. Он азартно кивнул и привёз нас...

к береговому радиолокатору. Как я впоследствии узнал, многие мурманчане, не подозревая о существовании настоящего навигационного ориентира, величают «маяком» местную радиобашню. Поняв, что на полумеры я не соглашусь, водитель вздохнул и нехотя повёл машину по обледеневшему крутому серпантину на берег. Но едва за склоном холма показался нарядный жёлтый домик, он первым опознал в нём световой маяк! Я схватил камеру, штатив и поспешил к мысу», – рассказывает Петров.

**Первоисточник:**

[https://goarctic.ru/society/rassylka-pora-v-arktiku-goarctic-vypusk-ot-31-maya-2025-goda/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.](https://goarctic.ru/society/rassylka-pora-v-arktiku-goarctic-vypusk-ot-31-maya-2025-goda/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.)