



Государственная комиссия
по вопросам развития Арктики

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

15/09/2025

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

15/09/2025

Оглавление

Политика

[Досрочное голосование в отдаленных регионах ДФО и Арктики проходит без сбоев](#)

Наука, культура и образование

[Научное сообщество поможет Чукотке с изучением многолетней мерзлоты](#)

[Губернатор ЯНАО поздравил Салехард с 430-летием](#)

[Роснефть запустила геологическую экспедицию в море Лаптевых](#)

Оборона и безопасность

["Уралвагонзавод" начал выпускать танки для Арктики на базе Т-80](#)

Промышленность и технологии

[В Анадыре обсудили разработку программы научно-технологического развития Чукотки](#)

[В Мурманской области хотят создать индустриальный парк](#)

Северный морской путь

[Краткий обзор текущей ледовой обстановки в морях Арктики](#)

[Застрявший на Севморпути нефтяной танкер выбирается вдоль берега и с ледоколом](#)

[Грузооборот портов Арктики в январе-августе снизился на 9%](#)

Социально-экономическое развитие

[Между контролем и поиском трудовых ресурсов: как работает миграционная политика Крайнего Севера](#)

[Минтруд предложил увеличить выплаты работодателям в Арктике](#)

Транспортные системы

Чибис: Развитие трансарктического транспортного коридора — стратегический для региона проект

РЖД тянутся в Арктику, а угольные проекты в Заполярье замораживают. Северо-Сибирская железная дорога может обойтись в триллионы рублей и остаться незагруженной

Россия нацелена на развитие железнодорожной сети в Арктике

Экология

В заповеднике «Ингилор» убрали мусор и установили новые арт-объекты

Изменение климата приводит к более раннему наступлению весны в Арктике, и перелетные птицы вынуждены ускорять миграцию

На Соловках обосновались волки

Энергетика

Четвертый танкер с СПГ с «Арктик СПГ-2» приближается к китайскому порту Тешань

Политика

Досрочное голосование в отдаленных регионах ДФО и Арктики проходит без сбоев

ТАСС, 14/09/2025

Досрочное голосование в труднодоступных и отдаленных территориях Магаданской, Мурманской и Иркутской областей, Камчатского края и Ямало-Ненецкого автономного округа проходит без нарушений и сбоев. Об этом в ходе включений в информационном центре ЦИК России сообщили председатели региональных избиркомов.

Досрочное голосование для жителей труднодоступных и отдаленных районов, а также пассажиров судов в плавании стартовало 24 августа в 24 регионах России. Ранее глава ЦИК РФ Элла Памфилова сообщила, что по состоянию на 12 сентября в досрочном голосовании на выборах разного уровня в РФ приняли участие свыше 55 тыс. человек

"В случае невозможности многократного туда [в труднодоступные места] выезда мы организуем работу по организации голосования работников перед выездом на смену, все это нам позволяет максимально охватить всех избирателей, которые имеют право голоса на соответствующих выборах. Я думаю достаточно достойный результат, который, прежде всего, [является] заслугой наших членов участковых избирательных комиссий, они, используя разные виды транспорта, в достаточно суровых условиях, такую работу ведут", - сказал председатель избирательной комиссии Магаданской области Николай Жуков.

В свою очередь, отвечая на вопрос о том, как прошло голосование на труднодоступных территориях, председатель избирательной комиссии Камчатского края Инга Ирина сообщила, что в штатном режиме. "Без сбоев, без нарушений, в штатном спокойном режиме. Для Камчатки это традиционный вид голосования, который мы обеспечиваем при проведении любого вида избирательной кампании. 9 территориальных комиссий участвовало в организации этого процесса и 18 участковых избирательных комиссий", - отметила она.

Кроме того, председатель избирательной комиссии ЯНАО Андрей Гиберт подчеркнул, что в ходе досрочного голосования комиссии охватили порядка 17 тыс. избирателей на труднодоступных территориях. "Это у нас традиционный вид голосования на протяжении многих лет. Мы досрочно охватили 16 882 избирателя, жалоб никаких нет. Комиссии выезжают к избирателям на водном, на наземном транспорте, но основной вид это у нас воздушный транспорт. Всего наши комиссии, а их было 54, совершили 293 выезда к избирателям", - сказал он.

В свою очередь, председатель избиркома Мурманской области Антон Богомолов отметил, что в регионе по традиции организуют избирательные участки для судов, которые в день голосования находятся в плавании. "В этом году проходят выборы совета депутатов в столице северного флота, городе Североморск, и там образованы избирательные участки специально для удобства военнослужащих для голосования на этих выборах", - сказал он.

Досрочное голосование в отдаленных районах проводится также и в регионе Сибирского федерального округа - Иркутской области. "Всего 159 местностей включены в перечень труднодоступных и отдаленных, и в этот единый день голосования в 12 территориях провели досрочное голосование участков в целом, и в 9 территориях прошло голосование 18 отдельных групп", - сказал председатель избирательной комиссии Иркутской области Илья Дмитриев.

Первоисточник:

https://tass.ru/politika/25051355?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referr

ИА Чукотка, 12/09/2025

В пятницу, 12 сентября, в округе завершится Неделя научно-технологического развития Арктического региона. Ключевым событием последних дней стала стратегическая сессия, в которой приняли участие около 30 экспертов — представители федеральных министерств, научных центров и крупных компаний. На сессии правительство региона подписало соглашение об исследовании многолетней мерзлоты, сообщает ИА "Чукотка".

Двухдневная стратегическая сессия "Научно-технологическое развитие Чукотки: вызовы и возможности" собрала представителей власти и бизнеса. Обсуждения проходят на четырех площадках: "Энергетика, ресурсы", "Транспорт, логистика, связь", "Экология" и "Социокультурное развитие". В программе — определение приоритетов регионального научно-технологического развития, внедрение инноваций в ключевые отрасли экономики и социальной сферы, презентация и обсуждение проектов от ведущих вузов и научных центров страны, выявление точек роста и разработка плана по реализации научного потенциала региона. «Наша задача — посмотреть, какие технологии, какие научные исследования реально актуальны в арктических регионах, что нужно делать с немного более долгосрочным фокусом, что нужно делать прямо сейчас, какие из технологий, какие из идей могут быть применены или перенесены из одного региона в другой, либо из других регионов в арктические регионы. Чукотка — это один из самых сложных регионов, объединяющий Арктику и Дальний Восток. Здесь сложные климатические условия и удалённость от основных центров. Именно поэтому мы решили провести сессию здесь», — рассказал председатель Научно-экспертного совета Госкомиссии по вопросам развития Арктики Михаил Гордин. Первый день завершился подписанием двух важных соглашений. С Заполярным государственным университетом имени Н.М. Федоровского регион договорился о комплексном геотехническом мониторинге зданий и многолетнемерзлых грунтов, а Научно-исследовательский центр "Строительство" представит опытно-конструкторские решения для строительства. Подписи поставили ректор университета Евгений Голубев, гендиректор НИЦ Виталий Крючков и губернатор Чукотского АО Владислав Кузнецов. «Вы знаете суть проблемы — идёт деградация мерзлоты, грунты смещаются, возникают пустоты. Мы обязаны понимать, что происходит, и уметь прогнозировать опасные геологические явления. Это важно для практической работы: мониторинга состояния дорог и домов, планирования их

строительства», — подчеркнул значимость соглашений Владислав Кузнецов.

10 сентября в Анадыре прошло десятое заседание Научно-экспертного совета госкомиссии по вопросам развития Арктики. Губернатор рассказал о развитии Северного морского пути, налоговых льготах, необходимости геологического изучения региона и реализации крупных проектов, таких как Баимский. Представители Минпромторга и Минэкономразвития выступили с докладами о стимулировании научно-технического развития Арктической зоны. Справка: В Чукотском АО началась работа по созданию государственной службы по мониторингу многолетней мерзлоты. Учреждение планируют зарегистрировать во втором квартале 2026 года, а полностью развернут его деятельность за три года. Штат составит 15 специалистов, включая экспертов по фоновому и геотехническому мониторингу. В Анадыре обнаружено таяние под 17 из 223 жилых и административных зданий. С учетом снесенных построек за последние 20 лет, доля жилого фонда, пострадавшего от таяния мерзлоты, составляет около 15%.

Первоисточник:

https://prochukotku.ru/news/obshchestvo/nauchnoe_sobshchestvo_pomozhet_chukotke_s

Губернатор ЯНАО поздравил Салехард с 430-летием

Московский комсомолец - Ямал, 13/09/2025

13 сентября Салехард отмечает юбилей: городу исполнилось 430 лет. С праздником окружную столицу поздравил губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов.

«Салехарду исполнилось 430 лет. Старейший наш город, живая история региона, его душа. В свои 430 Салехард сохраняет богатое историческое наследие, выступая современным административным, культурным и деловым центром Ямала и Российской Арктики. Мы вместе продолжаем его развивать и приумножать достижения предшественников. С юбилеем, Салехард!» — написал Артюхов в своих соцсетях.

Он напомнил, что в год 80-летия Великой Победы у Салехарда появился еще один повод для гордости — по решению президента окружной столице присвоено почетное звание «Город трудовой доблести».

Также 13 сентября День города отмечают Лабитнанги, которому исполнилось 157 лет, и Тарко-Сале (92 года).

Первоисточник:

https://www.mk-yamal.ru/social/2025/09/13/gubernator-yanao-pozdravil-salekhard-s-430letiem.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F

Роснефть запустила геологическую экспедицию в море Лаптевых

Neftegaz.ru, 13/09/2025

Из порта Тикси вышла научно-исследовательская экспедиция Роснефти, организованная совместно с Северным Арктическим федеральным университетом им. М. Ломоносова в рамках программы «Арктический плавучий университет». Об этом сообщила пресс-служба компании.

Работы будут вестись в море Лаптевых в районе архипелага Новосибирские острова с борта экспедиционного судна «Михаил Сомов».

Специалисты Арктического научного центра Роснефти планируют отобрать образцы горных пород. Цель - исследование их минерального состава, структуры, происхождения и пространственного размещения. Полевые работы на Новосибирских островах пройдут с соблюдением высоких стандартов экологической безопасности и охраны окружающей среды.

Детальный анализ полученного материала позволит расширить базу данных о геологической эволюции региона. Кроме того, он поможет оценить потенциал нефтегазоматеринских толщ Восточной Арктики.

Текущая экспедиция является продолжением многолетней деятельности компании по изучению осадочных бассейнов российской Арктики. В период с 2014 по 2019 г. ученые уже исследовали геологическое строение арктических островов. В 2020 г. стартовала научная программа Роснефти по стратиграфическому бурению в северных морях. К нашему времени ученые добыли более 2000 м уникального каменного материала, полученного в труднодоступных арктических регионах России.

Первоисточник:

https://neftegaz.ru/news/Geological-exploration/899738-rosneft-zapustila-geologicheskuyu-ekspeditsiyu-v-more-laptevyykh/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

ТАСС, 14/09/2025

Газотурбинные танки на базе Т-80 хорошо зарекомендовали себя в условиях арктического климата, такая машина уже выпускается. Об этом в интервью программе "Военная приемка" рассказал директор концерна "Уралвагонзавод" (УВЗ, входит в Ростех) Александр Потапов.

"Дело в том, что газотурбинные танки, помимо сегодняшней ситуации, хороши еще и в арктической зоне. А мы должны для себя понимать, что государство у нас большое, территория большая. Поэтому машина на базе шасси Т-80 крайне нужна и крайне востребована. Поэтому она будет выпускаться и выпускается уже", - сказал Потапов.

Первоисточник:

https://tass.ru/ekonomika/25050179?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_re

Промышленность и технологии

В Анадыре обсудили разработку программы научно-технологического развития Чукотки

Чукотский автономный округ, 12/09/2025

В столице Чукотского автономного округа завершилась стратегическая сессия «Выработка подходов к разработке региональной программы научно-технологического развития Чукотского автономного округа». Мероприятие, организованное в рамках Недели научно-технологического развития Арктического региона, стало ключевой площадкой для формирования комплексной программы, определяющей долгосрочный вектор развития одного из ключевых арктических субъектов России.

Стратегическая сессия была инициирована Правительством Чукотского автономного округа и Научно-экспертным советом Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Её итогом станет проект дорожной карты по внедрению инноваций во все ключевые сферы экономики и социальной жизни региона. В ходе мероприятия также были подписаны два соглашения о сотрудничестве с ведущими научными и проектными организациями страны.

«Чукотский автономный округ, обладая уникальным геостратегическим положением и богатыми природными ресурсами, испытывает острую потребность в комплексной научно-технологической модернизации. Разработка региональной программы научно-технологического развития должна стать ключевым инструментом для решения задач социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации. Наша совместная работа позволит определить новые возможности и преодолеть существующие вызовы, обеспечив стабильный рост и процветание региона», - отметил Глава региона Владислав Кузнецов.

Председатель Научно-экспертного совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, ректор МГТУ им. Н.Э. Баумана Михаил Гордин отметил высокий уровень представительства и практическую направленность сессии.

«В стратегической сессии принимают участие 30 федеральных и региональных экспертов, занимающиеся научной деятельностью в арктических регионах страны, а также представители региональной власти и деловой среды. Сочетание знаний представителей региона об актуальных вопросах для Чукотки и компетенций научных экспертов позволит найти эффективные решения для местных задач. За два дня интенсивной работы мы проработаем и составим перечень инициатив, разработаем план действий для внедрения новых технологий, который улучшит жизнь в округе. Научно-экспертный совет благодарен Губернатору Чукотского автономного округа за предоставленную возможность такой работы», - отметил он.

В течение двух дней эксперты Научно-экспертного совета, представители органов государственной власти и бизнес-сообщества работали в группах по четырём стратегическим направлениям: энергетика и ресурсы; транспорт, логистика и связь; экология; социокультурное развитие.

Итогом совместной работы стал проект Программы научно-технологического развития Чукотского автономного округа, который ляжет в основу масштабного документа, направленного на технологическую модернизацию и устойчивое развитие региона.

Первоисточник:

https://chaogov.ru/press-tsentr/novosti-chao/v-anadyre-obsudili-razrabotku-programmy-nauchno-tekhnologicheskogo-razvitiya-chukotki/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdz

В Мурманской области хотят создать индустриальный парк

Хибины (Заозерск), 12/09/2025

В Кольском Заполярье прорабатывается вопрос реализации нового проекта. Речь о создании индустриального парка.

Сейчас готовится концепция проекта, мастер-план и техническое задание для создания проектной документации. Об этом «Хибины.ру» рассказали в министерстве развития Арктики и экономики Мурманской области.

«Более подробная информация о планах по реализации проекта, в том числе, формат индустриального парка, стоимость строительства и сроки реализации будут определены по итогу формирования мастер-плана и проектной документации», — рассказали portalу в министерстве.

Место, где хотят создать индустриальный парк, пока не уточняется. Идея реализовать такой проект в регионе появилась ещё в 2009 году, во время подготовки к первому Мурманскому экономическому форуму. Тогда индустриальный парк предложили открыть в Мончегорске.

Индустриальный парк представляет специально отведённые территории, предназначенные для размещения производственных и бизнес-предприятий. Их создают, чтобы объединить промышленную деятельность в одном месте. Это позволяет как оптимизировать инфраструктуру и улучшить условия для ведения бизнеса, так и снизить экологическое воздействие на окружающую среду.

Первоисточник:

https://www.hibiny.ru/murmanskaya-oblast/news/item-vmurmanskoy-oblasti-hotyat-sozdat-industrialnyy-park-429427/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdz

Северный морской путь

Краткий обзор текущей ледовой обстановки в морях Арктики

Arctic Universe, 12/09/2025

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 7 по 9

сентября.

На акватории Баренцева моря чисто.

На акватории Карского моря чисто.

На акватории моря Лаптевых дрейфующий лед сплоченностью до 9 баллов сосредоточен в северной половине, в центральной и северной частях этого массива наблюдается начало ледообразования. В центральной и южной частях акватории моря, на подходах к проливам Вилькицкого, Шокальского, Красной Армии, Санникова и Дмитрия Лаптева чисто.

В Восточно-Сибирском море в западной части акватории преимущественно чисто. В восточной части моря сохраняется массив дрейфующих льдов преобладающей сплоченностью от разреженного (4-6 баллов) до сплоченного (7-8 баллов). В массиве отмечается начало ледообразования, кроме прикормочной зоны вдоль побережья от Медвежьих островов до пролива Лонга и акватории вокруг острова Врангеля, здесь наблюдается лед от редкого до разреженного с отдельными пятнами более сплоченного.

В Чукотском море дрейфующие льды сохраняются в северо-восточной, северо-западной частях акватории, а также в проливе Лонга. Сплоченность льдов от редкого (1-3 балла) до сплоченного. На остальной акватории преимущественно чисто. В центральной части пролива Лонга сохраняется пятно сплоченного льда. В Беринговом проливе чисто.

На акваториях Печорского, Каспийского, Азовского, Белого, Балтийского, Берингова, Охотского и Японского морей чисто.

Первоисточник:

https://www.arcticuniverse.com/ru/news/20250911/32258.html?utm_source=yxnews&utm

Застрявший на Севморпути нефтяной танкер выбирается вдоль берега и с ледоколом

Eurasia Daily, 12/09/2025

Танкер Leo, который перевозит до 156 тыс. тонн нефти из Мурманска в Китай, пятый день пробирается вдоль льдов в середине Северного морского пути. Судно неледового класса вынужденно идет вдоль берега в сопровождении ледокола.

Танкер Leo перевозит партию российской нефти в Китай из Мурманска и еще 7 сентября вынужден был остановить свой ход в Восточной-Сибирском море. Очевидно, из-за льдов, которые все еще остаются на этом участке Северного морского пути и вносят серьезные коррективы в движение судов в этот сезон навигации.

По данным АИС судов, 275-метровый танкер неледового класса маневрировал и неспеша спустился почти к береговой линии и пошел вдоль нее, где есть открытая вода. Судя по данным, Leo идет в сопровождении ледокола «50 лет Победы», который прокладывает путь танкеру даже вдоль берега.

За пять дней судно преодолело всего 153 мили. И, как показывают данные АИС судов, танкер перенес сроки доставки нефти в Китай с 27 сентября на 2 октября.

Еще раньше, 29 августа, в том же районе Восточно-Сибирского моря застрял газовоз Arctic Metagaz, который перевозит сжиженный газ с санкционного проекта «Арктик СПГ — 2». Где сейчас находится судно, неизвестно. Известно, что ему пришлось маневрировать в том районе не менее недели. Возможно, оно прошло вдоль берега с более ранней проводкой ледоколом «Сибирь» или следует сейчас с ледоколом «50 лет Победы».

Оба танкера неледового класса стали единственными известными судами, кто пострадал от сложившейся ледовой обстановки в Восточно-Сибирском море в этом сезоне навигации. Другие суда, включая нефтяные танкеры и газовозы «Ямал СПГ», проходят Северный морской путь по плану, но в Восточно-Сибирском море также вынуждены идти вдоль берега. Очевидно, в районе образуются торосы, которые угрожают и судам высшего ледового класса.

Танкеры неледового класса Leo и Arctic Metagaz пошли по Севморпути самостоятельно. Возможно, фрахтователи не хотели нести повышенные затраты, так как сами суда еще и находятся под санкциями США и ЕС. По данным калькулятора «Главсевморпути», ледокольная проводка Leo по одной из семи зон Северного морского пути обойдется заказчику почти в \$ 500 тыс.

Северный маршрут сокращает время доставки нефти и газа из России в Азию почти вдвое. Однако российским компаниям не хватает судов ледового класса.

«Важным шагом станет переход к круглогодичной навигации в восточном секторе СМП. Именно этот подход был заложен в транспортную стратегию проекта „Арктик СПГ 2“. К сожалению, санкционные ограничения в отношении данного проекта не

позволили нам получить суда с ледовым классом, построенные на корейской верфи», — говорил на Восточном экономическом форуме зампреда правления «Новатэка» Евгений Амбросов.

Первоисточник:

https://eadaily.com/ru/news/2025/09/12/zastryavshiy-na-sevmorputi-neftyanoj-tanker-vybiraetsya-vdol-berega-i-s-ledokolom?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

Грузооборот портов Арктики в январе-августе снизился на 9%

Ведомости, 12/09/2025

Грузооборот морских портов Арктического бассейна в январе-августе 2025 г. составил 57 млн т грузов. Это на 9,1% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщила пресс-служба Ассоциации морских торговых портов (АСОП).

За восемь месяцев 2025 г. объем перевалки сухих грузов в портах Арктики составил 14,3 млн т. Показатель снизился на 19,3% по сравнению с аналогичным периодом 2024 г. Грузооборот наливных грузов за тот же период снизился на 5% до 42,7 млн т.

С начала года порт Мурманск обработал 31,9 млн т грузов (-10,6%), Сабетта – 18,1 млн т (-7,2%), Варандей (Ненецкий автономный округ) – 2,9 млн т (-14,3%). Также снижение показал порт Архангельск – на 11,7% до 1,6 млн т грузов.

Первоисточник:

https://spb.vedomosti.ru/economics/news/2025/09/12/1138935-gruzooborot-portov-arktiki-v-yanvare-avguste-snizilsya-na-9?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%3A%2F

Социально-экономическое развитие

Между контролем и поиском трудовых ресурсов: как работает миграционная политика Крайнего Севера

ФедералПресс, 14/09/2025

Ужесточение наказаний для нелегальных мигрантов обсуждают в Госдуме. Депутаты считают, что регионы вправе самостоятельно ставить необходимые им рамки для зарубежных специалистов. При этом в Югре и на Ямале власти стараются привлечь рабочую силу, внедряя программы поддержки трудовых мигрантов. В поисках баланса в двух полярных задачах «ФедералПресс» обратился за мнением экспертов.

Потребность Арктики в квалифицированных специалистах
Дмитрий Стрункин, руководитель проекта «РосМигрант» считает, что региональные власти лучше понимают, как управлять миграционными потоками для эффективного развития территорий. Особенно актуально это для арктических территорий, где наблюдается дефицит кадров.

«По оценке Северного (Арктического) федерального университета, потребность в специалистах в Арктическом регионе составляет более 60 тысяч человек, в том числе около 18 тысяч – в ЯНАО. Поэтому целесообразным кажется внедрение дополнительных стимулов для привлечения квалифицированных специалистов в ключевые отрасли Арктической зоны. Это может быть, к примеру, сокращение сроков выдачи вида на жительство и получения гражданства», – отмечает Дмитрий Стрункин.

Он предлагает внедрить дополнительные стимулы для рабочих рук. Для этого необходимо разработать систему оценки полезности иностранного гражданина, например введение системы «Мигрант ID». Также стоит использовать современные технологии для анализа данных о мигрантах.

Поддержка трудовых мигрантов на Севере

Руководитель юридической группы Александр Бударягин выделил несколько существующих мер поддержки трудовых мигрантов, которые направлены на привлечение рабочей силы в районы Крайнего Севера. Среди них – компенсация расходов на переезд и провоз имущества и единовременные пособия для обустройства.

В регионах также действуют программы содействия занятости, в которые входит помощь в переезде для трудоустройства, гарантии при работе в суровых климатических условиях и другие.

«Вопрос об ужесточении мер и необходимости привлечения рабочей силы в Арктику, учитывая отсутствие очереди желающих там работать, является комплексным. С одной стороны, меры поддержки, описанные выше, направлены на

привлечение и закрепление трудовых ресурсов в регионах с особыми климатическими условиями и потребностью в рабочей силе. С другой стороны, эффективность этих мер зависит от их адекватности условиям труда и жизни, а также от общей экономической привлекательности регионов», – пояснил эксперт.

Александр Бударагин также считает, что из-за тяжелых условий не каждый специалист согласится покорять Арктику. Эту проблему могут решить трудовые мигранты, именно поэтому необходимы адекватные меры поддержки, чтобы условия труда и жизни соответствовали ожиданиям работников.

Комплексный подход к решению проблемы

Мнения экспертов сходятся в том, что для развития арктических территорий необходимо находить баланс между контролем за миграцией и привлечением квалифицированных специалистов, готовых работать в сложных климатических условиях.

Ранее «ФедералПресс» писал, что для мигрантов во всех российских регионах действует ряд ограничений федерального уровня. Например, усложнились правила сдачи экзамена по русскому языку, патенты стали дороже, а сим-карты теперь оформляют по биометрии.

Первоисточник: <https://fedpress.ru/article/3400380>

Минтруд предложил увеличить выплаты работодателям в Арктике

Вести-Ямал, 13/09/2025

Минтруд предложил увеличить размер выплаты работодателям, которые привлекают работников в регионы Арктической зоны РФ (АЗРФ), с 225 тысяч рублей до одного миллиона рублей. Соответствующий проект постановления правительства опубликован на сайте проектов нормативно-правовых актов.

Сейчас выплата миллиона рублей уже предусмотрена для арктических регионов, которые входят в состав Дальневосточного федерального округа. Проект предлагает распространить такую поддержку на работодателей Карелии, Республики Коми, Красноярского края и Архангельской области.

"Средства в зависимости от региона могут быть направлены на организацию переезда будущего работника и членов его семьи, провоз багажа, на приобретение или оплату аренды жилья, обучение или переобучение, а также связанные с переездом и адаптацией на новом месте", - объяснили в пресс-службе ведомства.

Первоисточник:

<https://vesti->

[yamal.ru/ru/vesti_arktiki/mintrud_predlozhil_uvelichit_vyplaty_rabotodateljam_v_arktike/?u](https://vesti-arktiki/mintrud_predlozhit_uvelichit_vyplaty_rabotodateljam_v_arktike/?u)

Транспортные системы**Чибис: Развитие трансарктического транспортного коридора — стратегический для региона проект**

Мурманский вестник, 13/09/2025

В правительстве Мурманской обсудили комплексный план развития российской Арктики и Трансарктического транспортного коридора. Проект, поддержанный Президентом Владимиром Путиным, имеет стратегическое значение для региона, отметил губернатор Андрей Чибис.

«Для нашей области утверждение такого комплексного проекта станет мощным толчком для реализации новых проектов в арктической зоне — это инвестиции, рабочие места, предприятия и технологии. Это развитие экономики нового качества», — сказал глава области.

Участники совещания обсудили необходимость разработки и запуска комплексного проекта, направленного на решение таких задач, как масштабное освоение минеральных ресурсов Арктической зоны РФ, формирование и развитие Трансарктического транспортного коридора в качестве конкурентоспособной глобальной транспортной артерии, а также ускорение капитализации минерально-сырьевого потенциала региона.

Отдельно рассмотрен вопрос по увеличению провозной способности железнодорожных подходов к Мурманскому транспортному узлу до 100 млн тонн.

Первоисточник:

<https://www.mvestnik.ru/news/ent/chibis-razvitie-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-strategicheskij-dlya-regiona->

[proekt/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzei](https://www.mvestnik.ru/news/ent/chibis-razvitie-transarkticheskogo-transportnogo-koridora-strategicheskij-dlya-regiona-proekt/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzei)

РЖД тянутся в Арктику, а угольные проекты в Заполярье замораживают.

Vgudok, 14/09/2025

Пока в высоких кабинетах рисуют карты Трансарктического транспортного коридора и обещают триллионы на новую Северо-Сибирскую железную дорогу, реальность бьёт по карманам тех самых грузовладельцев, которые могли бы погнать через СевСибЖД вагоны с продукцией. Президент Владимир Путин на ВЭФ говорит о стратегическом значении СМП как части более глобальной магистрали, эксперты РЖД сулят 115 миллионов тонн грузов по будущей ЖД, но один из основных клиентов, угольная отрасль Заполярья, балансирует на грани банкротства.

Северо-Сибирская железная дорога может стать частью Трансарктического транспортного коридора, упомянутого на ВЭФ. Об амбициозных перспективах ССЖД сообщил председатель исполнительного комитета межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» Геннадий Гусельников. По его словам, магистраль должна обеспечить устойчивое транспортное плечо для поставок продукции на Северный морской путь и дополнить инфраструктуру арктических портов.

Звучит амбициозно, однако мы не можем не отметить, что пока власти обсуждают развитие Северо-Сибирской железной дороги и логистику поставок угля по ней с выходом на СМП, северные угольные проекты терпят крах.

Арбитражный суд Красноярского края принял заявление о банкротстве ООО «Таймыргормаш» — компании, разрабатывающей Сырадасайское месторождение с запасами угля почти 6 млрд тонн. Это один из ключевых арктических активов группы АЕОН. Общая стоимость проекта — 45 млрд рублей, он включал строительство разреза, обогатительной фабрики и терминала «Енисей».

Сейчас у компании убыток — 2,3 млрд, долги — почти 10 млрд рублей.

Разработка столкнулась с низкими объёмами работ, высокими затратами, логистической изоляцией и отсутствием устойчивой выручки. Более того, первая очередь терминала «Енисей» так и не была введена в эксплуатацию, а проект в бухте Чайка (у Диксона) упёрся в отсутствие финансирования и экологические проблемы.

«Я не вижу в этом проекте экономической целесообразности. Зачем он нужен?»

Трассировка, как понимаю, до конца ещё не определена. Выход на СМП где предполагается? Если на восток — они разорятся на балкерах ледового класса и ледокольной проводке. При этом не представлен пока конкретный расчёт, всё сводится к декларациям. По моему мнению, разговор пока ни о чём. Маниловщина», — такое мнение в беседе с Vgudok высказал генеральный директор Консультационного центра «Гекон», член научного совета при Совете Безопасности РФ Михаил Григорьев.

По данным «Ъ», сегодня северные активы AEON едва держатся за счёт доходов «Воркутаугля», но этого «катастрофически не хватает. Не исключено, что Сырадасайское месторождение будет законсервировано вместе с фабрикой и терминалом.

Ирония в том, что именно уголь из подобных месторождений должен был бы стать основой грузопотока для новых арктических магистралей. Тех самых, в которые сегодня планируется инвестировать триллионы рублей. Но если добывающие компании банкротятся, возникает простой вопрос: что именно повезут по Северо-Сибирской железной дороге и Северному морскому пути?

Для работы СМП, а теперь, точнее, Трансарктического транспортного коридора (а СМП сейчас ключевая составляющая ТТК), необходима развитая транспортная инфраструктура. Деятельность коридора будет обеспечиваться транспортной инфраструктурой всей территории, находящейся в сфере ТТК, рассказал Vgudok Александр Воротников, координатор экспертного совета Проектного офиса развития Арктики.

«Это речные, железнодорожные, автомобильные пути, которые ведут к ТТК, и пронизывают всю прилегающую территорию, обеспечивая высокий трафик, её транспортную доступность. Одним из таких транспортных путей может быть Северо-Сибирская ЖД.

Это проектируемая стратегическая железная дорога, которая должна соединить ХМАО и БАМ.

В результате это, с одной стороны, позволит осваивать регионы Севера, с другой — разгрузить БАМ. Дорога пройдёт по следующим субъектам РФ: ХМАО — Югра, Томская область, Красноярский край, Иркутская область. Исходя из этого, угольный проект не имеет решающего значения для развития проекта ССЖД. Её роль и значение совсем в другом. А к углю можно вернуться и позже!» — предлагает

эксперт.

Ранее Владимир Косой, президент Центра экономики инфраструктуры, отмечал, что существует несколько проектов сопряжения железнодорожных линий и СМП. Один из них — от Екатеринбурга к порту Сабетта. Также эксперт отметил, что на столе у председателя правительства Мишустина (правда, без денег, то есть без выделенного финансирования) лежит проект Северо-Сибирской железной дороги, и он рассматривался на стратегической сессии правительства летом. Данный проект предполагает строительство ветки через Кемерово до порта Ямбург на СМП (и на юге с выходом на китайский Урумчи).

«Мне он не нравится не только потому, что заметно длиннее, а значит и дороже, но он рассчитан в первую очередь на вывоз угля из Кузбасса. Однако нужно принять во внимание, что для Китая, основного потенциального покупателя, «зелёная повестка» не пустой звук. КНР будет снижать потребление угля, нравится нам это или нет. А куда тогда мы это топливо по СМП повезём? Конечно, екатеринбургский проект эффективнее, но проект Северо-Сибирской дороги у Мишустина на столе есть, а нашего нет. И это наша недоработка», — отметил Владимир Косой.

Прокладка Северо-Сибирской ЖД ввиду её географического расположения — удовольствие дорогое, о чём мы подробно рассказывали [ЗДЕСЬ](#). Только проектирование магистрали, которое займёт 2–3 года, оценили в 150 миллионов рублей. Весь проект оценивают в 8 трлн рублей! При этом учёные уверяют, что дорога окупится в течение 20 лет. Грузопоток по магистрали может достигать 115 миллионов тонн в год, из которых около 50 миллионов составит уголь.

«Есть поручение Президента РФ по использованию угля, угольной генерации для производства электро- и теплоэнергии в Арктике и на Дальнем Востоке.

Естественно, в этом случае придут новые инвесторы, желающих много будет.

И как новый транспортный маршрут, ССЖД, обеспечивающая грузовой базой ТТК, обратный трафик грузов с коридора на Урал, в Сибирь и Европейскую часть России, вполне жизнеспособна и имеет перспективы уже в обозримом будущем. Важно иметь выход в порты Северного Ледовитого океана и формировать грузовую базу для них, используя возможности железной дороги», — говорит г-н Воротников.

Как отметил г-н Гусельников, сейчас активно изучается опыт строительства Тихоокеанской железной дороги, реализованной в кратчайшие сроки. Он также подчеркнул, что частный бизнес в Сибири мог бы подключиться к реализации

проекта.

Согласно проекту, СевСибЖД протянется от Нижневартовска до Саббеты, дальше она охватит населённый пункт Белый Яр в Томской области, Таштагол в Кемеровской области, республику Алтай и пройдёт до Урумчи (Китай).

Северо-Сибирская железная дорога — это не просто амбициозный инфраструктурный проект, это зеркало российской стратегии в Арктике. С одной стороны — грандиозные планы по созданию мощного Трансарктического коридора, способного изменить логистику страны и разгрузить БАМ, с другой — суровая действительность, где миллиардные угольные проекты терпят крах, ставя под сомнение целесообразность колоссальных триллионных инвестиций.

Если имеющаяся грузовая база испаряется, а новые инвесторы не спешат на север, сеть РЖД рискует получить не стратегическую артерию, а самый дорогой и бесполезный маршрут на карте. Имея за плечами БАМ, разоривший СССР, возможно, в новые мегапроекты ввязываться не время.

Первоисточник: <https://vgudok.com/lenta/rzhd-tyanutsya-v-arktiku-ugolnye-proekty-v-zapolyare-zamorazhivayut-severo-sibirskaya>

Россия нацелена на развитие железнодорожной сети в Арктике

РЖД-Партнер, 12/09/2025

Власти России приступили к формированию предложений по развитию железнодорожной инфраструктуры Арктического полигона. Об этом свидетельствует правительственное распоряжение, с которым ознакомился корреспондент ТАСС.

Разработкой инициатив займется Министерство транспорта РФ, Российская академия наук и представители железнодорожной отрасли. Первые итоги работы, включая подготовку доклада для правительства, ожидаются уже в 2026 году.

Среди приоритетных направлений обозначено создание нового транспортного маршрута, который свяжет промышленные районы южной Сибири и Транссибирскую магистраль с портами, расположенными в Арктике. Кроме того, планируется выработка предложений по развитию речного транспорта на таких водных артериях, как Лена, Енисей и Обь.

Также в рамках инициатив предусмотрено продолжение масштабной модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Эти маршруты, формирующие

основу Восточного полигона — важнейшей грузовой инфраструктуры на восточном направлении, — сегодня функционируют на грани своей пропускной способности, особенно в связи с активными перевозками угля и других видов сырья. Как указано в правительственном документе, модернизация этих линий продолжится до 2035 года, хотя сроки могут быть уточнены в зависимости от ряда факторов.

Президент России Владимир Путин ранее подчеркивал: развитие северных железных дорог обеспечит прямой доступ регионов Сибири, Урала и Северо-Запада страны к арктическим портам, тем самым снизит нагрузку на Транссиб и позволит в полной мере использовать потенциал морских перевозок. В рамках проекта по развитию арктического полигона планируется обновление инфраструктуры Северной железной дороги, в том числе на территории Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Коми.

Первоисточник:

https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossiya-natselena-na-razvitie-zheleznodorozhnoy-seti-v-arktike/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdze

Экология

В заповеднике «Инги́лор» убрали мусор и установили новые арт-объекты

Комсомольская правда - Ямал, 12/09/2025

На Ямале на территории природного парка «Инги́лор» появились новые арт-объекты. Скульптуры мамонтенка с мамой были установлены в рамках экологической экспедиции по уборке и благоустройству заповедника, которую провели волонтеры «Зеленой Арктики» вместе с нефтяниками.

Добровольцы в течение двух недель жили в палаточном лагере и трудились на территории метеостанции у подножья хребта Изъяхой. Они собрали более 45 тонн металлических конструкций и полтысячи мешков строительного мусора.

В конце экспедиции ее участники установили арт-объекты из металла. Мама с мамонтенком длиной 6 и 3 метра теперь украшают возвышенность у озера Большое Хадатаёганлор.

Первоисточник:

https://www.yamal.kp.ru/online/news/6568047/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

Изменение климата приводит к более раннему наступлению весны в Арктике, и перелетные птицы вынуждены ускорять миграцию

GoArctic.ru, 12/09/2025

Глобальное потепление ускоряет наступление весны в Арктике, и виды птиц, прилетающих туда для размножения, вынуждены мигрировать быстрее, корректируя время кормления перед полетом и остановок в пути. В ходе исследования, опубликованного в журнале Nature Climate Change, и пересказанного phys.org, ученые проанализировали более 500 весенних миграций пяти видов крупных водоплавающих птиц: чёрных казарок, белощёких казарок, белолобых казарок, розовоногих казарок и лебедей Бевика. Объединив данные миграций с данными многолетнего наблюдения за массой тела птиц в местах их зимовки, ученые обнаружили, что птицы могут сокращать время, затрачиваемое на поиски пищи перед перелётом и во время пути, что позволяет им раньше прибывать в Арктику.

Это новое исследование, проведённое учёными из Амстердамского университета и Нидерландского института экологии, подтверждает гибкость птиц в том, что касается ускорения миграции. Однако, по мнению команды специалистов, эта стратегия может быть эффективной лишь ограниченное время: судя по климатическим тенденциям и данным о таянии снега, птицы смогут ускорять миграцию ещё 18–28 лет, после этого ускорения будет недостаточно. К середине века птицам, возможно, придётся прибегнуть к другим стратегиям, к примеру, – смене мест зимовки или полному изменению маршрутов миграции, – чтобы попасть в сроки арктической весны.

Исследователи предупреждают, что ускорение миграции имеет естественные ограничения: для быстрого восполнения сил в пути птицам требуются высококачественная пища и благоприятные условия, – как минимум, низкий уровень беспокойства, – что не всегда достижимо. Кроме того, существуют опасения, что птицы, ускоряющие миграцию, будут расплачиваться за это пребыванием в худшей физической форме, что может повлиять на успешность размножения и численность популяций.

Первоисточник:

https://goarctic.ru/nauka/izmenenie-klimata-privodit-k-bolee-rannemu-nastupleniyu-vesny-v-arktike-i-pereletnye-ptitsy-vynuzhde/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

ТАСС, 13/09/2025

Ученые выяснили, что на Большом Соловецком острове поселилась семья волков, обычно они на Соловках не живут, лишь заходят в зимнее время. Как рассказал ТАСС старший научный сотрудник лаборатории биоресурсов и этнографии Федерального исследовательского центра комплексного изучения Арктики имени академика Н. П. Лавёрова Уральского отделения РАН (ФИЦКИА) Иван Мизин, хищники пришли на архипелаг следом за лосями.

"На основе полученных данных мы сделали предположение, что на Большом Соловецком острове живет семья как минимум с тремя волчатами-сеголетками, которая активно осваивает островную территорию. Предположительно, волки обосновались на архипелаге минувшей зимой, - сказал Мизин. - Большой Соловецкий остров, Большая и Малая Муксалма, Заяцкие и Парусный острова - все они посещаются лосями. Это их единое местообитание. Самое главное - мы подтвердили присутствие волчьей семьи".

Ранее не обитавшие на архипелаге европейские лоси появились на Соловках в 2004 году. За прошедшее время количество животных постоянно увеличивалось. Предположительно, соловецкая популяция лосей насчитывает около сотни особей. В ходе экспедиции в конце августа - начале сентября ученые постарались отследить семью волков, которая, по сообщениям местных жителей, появилась на Соловецких островах. Присутствие волков исследователи подтвердили по следам жизнедеятельности, а также они зафиксировали вой разных волков в нескольких точках Большого Соловецкого острова.

Звуковая вокализация волков позволяет четко понять, какое количество животных и какого возраста находится поблизости. Как правило, сначала воют взрослые волки, затем подключается молодняк. "Если вначале их слышали в южной части Большого Соловецкого острова и на территориях Большой и Малой Муксалмы, то во время завершившейся экспедиции мы прояснили, что волки находятся в северной части Большого Соловецкого острова", - пояснил исследователь.

Случаев нападения хищников на домашний скот пока зафиксировано не было. Однако известен инцидент, когда вдалеке от Соловецкого поселка волки съели собаку. "В течение предстоящей зимы можно ожидать более высокую следовую активность, относящуюся к процессу добывания волчьей семьей того или иного вида корма. Нужно будет отследить, чем будут питаться волки - нападать на лосей, есть павших зверей, либо они покажут иную активность", - добавил Мизин.

Ученые подтвердили негативное влияние лосей на растительность архипелага,

