



Государственная комиссия
по вопросам развития Арктики

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр
Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Дайджест

02/12/2025

Арктика в зеркале СМИ

Информационно-аналитический центр

Государственной комиссии по вопросам развития Арктики

Обзор СМИ

02/12/2025

Оглавление

Северный Завоз

В Дудинку для «Норникеля» доставили 1,7 миллиона тонн грузов

Арктический туризм

Мурманские фестивали «Вкус Арктики» и «День рыбака» признаны одними из лучших в стране

Коренные малочисленные народы

Якутская певица Саина с песней на эвенском языке победила на III международном арктическом фестивале Pan-ArcticVision

В обновленную дорожную карту КМНС на Ямале включили обращения кочевников

Международные отношения

Удачный проход китайского контейнеровоза по СМП заставляет активизировать усилия Сеула на маршруте

Наука, культура и образование

В Якутске проходит конференция о проблемах питания и здоровья населения Арктики

Промышленность и технологии

В РФ разработали дрон со встроенным сейсмодатчиком для геологоразведки в Арктике

Северный морской путь

Морская навигация официально закрыта в бухте Угольная на Чукотке

Вдвое быстрее, чем через южные маршруты: Северный морской путь станет ключевым участком Трансарктического транспортного коридора. Сколько грузов будет перевозиться?

Эксперты назвали ледовые условия в большинстве морей Российской Арктики в 2025 году аномальными и легкими

Социально-экономическое развитие

Чибис предложил смягчить налоговые условия для арктического малого бизнеса

В Госсовете предложили смягчить пороги УСН для малых предпринимателей Арктики

ТПП России приняла участие в заседании комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Северный морской путь и Арктика»

Энергетика

Канада строит для ГЭС энергомоост длиной 1200 км для развития Арктики

Разное

На Норильск опустилась полярная ночь

Северный Завоз

В Дудинку для «Норникеля» доставили 1,7 миллиона тонн грузов

Таймырский телеграф, 01/12/2025

Всего за лето – начало осени речники перевезли 2 миллиона 920 тысяч тонн грузов промышленных компаний и населения.

Об итогах навигации и планах перевозчика рассказал в ходе пресс-конференции в ТАСС, посвященной закрытию сезона на крупнейших реках Сибири, исполнительный директор акционерного общества «Енисейское речное пароходство» (ЕРП) Максим Вотин.

Всего за нынешнюю навигацию судами Енисейского пароходства было перевезено 2 миллиона 920 тысяч тонн грузов. Это немного меньше, чем в 2024 году (3,2 миллиона тонн): пропорционально снижению грузоперевозок всем Енисейским бассейном.

Однако предприятие выполнило поставленные перед ним задачи.

«Все грузы, которые были предъявлены к перевозке, доставили конечным потребителям в обозначенные сроки», – подчеркнул Максим Вотин.

Традиционно наибольший объем грузов доставляют в Дудинку для нужд компании

«Норникель». В этом году – 1,7 миллиона тонн, что соответствует уровню 2024 года.

«Норникель» продолжает реализацию крупномасштабных проектов на Таймыре, в Норильске – программу реновации: строится новое жилье и объекты социальной инфраструктуры. Енисейское пароходство – непосредственным участником всех этих процессов, своевременно и в полном объеме доставляет грузы в порт Дудинка», – отметил исполнительный директор ЕРП.

Енисейское речное пароходство, добавил Максим Вотин, является единственной судоходной компанией на Енисее, которая имеет баржи и тягачи, способные отправлять большие караваны судов в труднодоступные северные поселки по рекам Подкаменная Тунгуска и Нижняя Тунгуска. Компания в очередной раз выполнила эту сложную миссию и полностью закрыла потребности Эвенкийского муниципального района на предстоящую зиму.

Навигация 2025 года завершена, флот отработал безаварийно. Все суда вернулись в пункты отстоя, начинается время ремонта и подготовки к навигации 2026 года.

Всего в распоряжении Енисейского речного пароходства находится 400 единиц флота, который поддерживается в надлежащем состоянии. Затраты на ремонт и модернизацию в этом году, по предварительным подсчетам, превысят 1,6 миллиарда рублей. Это, по словам исполнительного директора пароходства, на 45 процентов больше, чем в 2024-м.

Кроме того, предприятие продолжает большую программу реновации с установкой современного оборудования, благодаря чему многие суда будут переквалифицированы в морской класс, что позволит им работать большой группировкой в Енисейском заливе.

В 2025 году заключили контракт на поставку еще одной серии из десяти барж стоимостью 1,8 миллиарда рублей. Две уже поступили в распоряжение компании, остальные придут в 2026–2027 годах.

Первоисточник: <https://ttelegraf.ru/news/v-dudinku-dlya-nornikelya-dostavili-17-milliona-tonn-gruzov/>

Арктический туризм

Мурманские фестивали «Вкус Арктики» и «День рыбака» признаны одними из лучших в стране

Правительство Мурманской области, 01/12/2025

Проекты Кольского Заполярья заняли вторые места на финале XIV международной премии в области событийного туризма Russian Event Awards 2025 имени Геннадия Шаталова. Мероприятие состоялось в Нижнем Новгороде.

Мурманскую область на федеральном уровне представляли гастрономический фестиваль-путешествие «Вкус Арктики», который прошел в марте 2025 года в рамках культурной программы Международного арктического форума, и обновленный фестиваль «День рыбака» в июле 2025 года.

Оба события были удостоены вторых мест в своих номинациях: «Вкус Арктики» – в номинации «Лучшее событие в области гастрономического туризма в населенном пункте с численностью от 100 000 до 1 млн человек»; «День рыбака» – в номинации «Лучшее туристическое событие, основанное на природном явлении или географическом положении».

«Эти награды – очередное подтверждение эксклюзивности событийного календаря Мурманской области. Мы видим, что курс, выбранный командой организаторов, верен. Наши фестивали «Вкус Арктики» и «День рыбака» стали точками притяжения, их уникальная атмосфера формирует востребованный образ гостеприимной Арктики», – отметил Денис Мальцев, заместитель начальника отдела маркетинга и продвижения министерства туризма и предпринимательства Мурманской области.

Всего в борьбе за звание лучших событий страны в 2025 году приняли участие 473 проекта из 63 регионов России, Республики Беларусь и Южной Осетии. Право на участие в финальных мероприятиях получили 370 проектов.

Первоисточник:

https://gov-murman.ru/info/news/557905/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=

Коренные малочисленные народы

Якутская певица Саина с песней на эвенском языке победила на III международном арктическом фестивале Pan-ArcticVision

GoArctic.ru, 01/12/2025

Певица из Республики Саха (Якутии) Саина с песней на эвенском языке «Ньолтэн

Һэдьэн», что в переводе означает «Танец солнца», завоевала первое место, представив Россию среди стран арктического макрорегиона на конкурсе Pan-ArcticVision, который называют «Евровидением для Арктики». Результаты конкурса по трём номинациям определили зрители путем международного онлайн-голосования, и Саина (Екатерина Саввинова) победила в номинации «Самая арктическая песня». Прямая трансляция велась по телевидению Канады, проводившей конкурс, и на YouTube-канале события. В фестивале Pan-ArcticVision участвовали 9 артистов из 9 арктических стран мира: России (Якутии), Канады, Швеции, Гренландии, Исландии, Норвегии, Фарерских Островов (Королевство Дания), Финляндии, США, (Якутия дебютировала в конкурсе в этом году), – сообщают пресс-служба фестиваля и платформа о «Евровидении» Eurovoix World.

На сайте конкурса Pan-ArcticVision написано: «Саина, или Екатерина Саввинова, – певица, этнограф и педагог, имеющая впечатляющую карьеру, охватывающую почти три десятилетия творческой деятельности; заслуженная артистка Республики Саха. Саина родом из оленеводческой общины Күһүүр (Кюсюр), расположенной на 70-м градусе северной широты, а ныне проживает в Дьокуускай (Якутске). Певица прославилась своим дебютным альбомом «Hello, Yakutsk!», отмеченным наградами, с тех пор выпустила восемь альбомов, выступала в 24 странах и представляла культуру коренных народов Арктики в Организации Объединенных Наций. Саина выучила старинные эвенкийские, саха (якутские), чукотские, эвенские и юкагирские песни у старейшин и теперь поёт более чем на 35 языках, многие из которых находятся под угрозой исчезновения, а также играет на традиционных якутских инструментах, таких как хомус. Песни посвящены важным событиям, обрядам и повседневным делам, и веками передавались из поколения в поколение, от матери к дочери. Саина соединяет народные, поп- и классические традиции, а её искусство и музыка продолжают способствовать сохранению наследия коренных народов Севера».

Призы музыкального конкурса присуждаются в трёх номинациях: «Самая арктическая песня»; «Песня, которая дает наибольшее чувство общности и единения»; «Самая революционная песня». В номинации «Песня, которая больше всего передает чувство общности и единения», в этом году победил Linus Johnsen (Северная Норвегия/Сапми), а в номинации «Самая революционная песня» – Geðbrigði (Исландия).

Конкурс Pan-ArcticVision, основанный по образцу «Евровидения», впервые прошёл в 2023 году. Цель международного культурного проекта – укрепление связей между арктическими странами через искусство и музыку. Pan-ArcticVision называют

«концептуальным кочевником, путешествующим по циркумполярному Северу»: первое музыкальное состязание прошло в северной Норвегии, на 69-м градусе северной широты, второе – в Гренландии, третье, в 2025 году, – в северной Канаде (в Нунавуте, самоуправляемой территории канадских инуитов).

Зрители Pan-ArcticVision-2025, помимо выбора победителей, проголосовали также по вопросу о том, где следует провести музыкальный конкурс в следующем году. Абсолютным победителем голосования стали Фарерские острова (автономная область в составе Королевства Дании) – там предстоит организовывать Pan-ArcticVision-2026.

Первоисточник:

https://goarctic.ru/korennye-narody-severa/yakutskaya-pevitsa-saina-s-pesney-na-evenskom-yazyke-pobedila-na-tretem-mezhdunarodnom-arkticheskom-/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2F

В обновленную дорожную карту КМНС на Ямале включили обращения кочевников

Север-Пресс, 01/12/2025

Этим летом коренные малочисленные народы Севера передали губернатору Ямала около 900 обращений. Они были положены в основу обновленной дорожной карты поддержки, сообщили в пресс-службе главы региона.

«Дорожная карта включает в себя 33 мероприятия по шести направлениям. Это поддержка традиционной хозяйственной деятельности, образование, занятость, здравоохранение, жилье и государственное управление», — говорится в сообщении.

В 2025 году был расширен региональный стандарт материального обеспечения северных кочевников. Более 5200 семей получили шесты для чумов, сукно, брезент, аптечки, бензопилы и печи. Детям-сиротам из числа КМНС теперь доступны полный комплект для кочевого быта и сертификаты на покупку оленей.

Тундровики Пуровского района могут рассчитывать на печи для изб, металлочерепицу и кровельные саморезы. Ранее эта мера действовала только в двух районах. На 2026 год запланировано обеспечение каждой семьи спасательными жилетами и увеличение компенсаций за ГСМ и мини-электростанции.

С 2020 года на 53% вырос охват детей КМНС, получающих дошкольное

образование. Сейчас в тундре работают 43 педагога, которые занимаются с ямальцами, чтобы подготовить их к школе.

Для 42 детей 6–7 лет из кочевых семей с января по май проходят занятия в школах-интернатах Белоярска, Гыды, Антипаюты и Мыса Каменного. Молодые мамы из кочевых семей проходят курсы по воспитанию детей до трех лет.

Ежегодно студенты из числа КМНС получают социальную стипендию и компенсацию за проживание, а также образовательные сертификаты. Впервые для первокурсников вузов введена единовременная выплата 80 тысяч рублей. Выпускники колледжей при трудоустройстве в бюджетные организации могут получать компенсацию аренды жилья.

Идет работа по сохранению языков и фольклора. Реализуются такие проекты, как конкурс видеороликов «Мы говорим на родном языке» и диктант на языках народов Севера.

Первоисточник: <https://sever-press.ru/news/kmns/v-obnovlennuju-dorozhnuju-kartu-kmns-na-jamale-vkljuchili-obraschenija-kochevnikov/>

Международные отношения

Удачный проход китайского контейнеровоза по СМП заставляет активизировать усилия Сеула на маршруте

Российская газета, 01/12/2025

Недавний успешный проход китайского контейнеровоза по Северному морскому пути (СМП) стал событием, которое мгновенно придало ускорение корейским планам по освоению Арктического маршрута. Как отмечает южнокорейское издание "Хансы Кёнчже": до последнего времени инициатива оставалась в статусе стратегического замысла, но теперь - после реального рейса и растущей конкуренции - Сеул стремится превратить СМП в одно из ключевых направлений будущей морской логистики и обеспечить для себя место в новой архитектуре поставок.

Сообщить об опечатке

"Китайский импульс"

23 сентября китайский контейнеровоз "Istanbul Bridge" грузоместимостью 4000 TEU вышел из порта Нинбо-Чжоушань и, пройдя Северным морским путем, 13 октября прибыл в английский Феликстоу. Рейс занял 20 дней, что на два дня дольше планировавшегося срока, но это обстоятельство не затмило главного достижения:

судно прошло весь СМП без помощи ледокола, пять суток держало среднюю скорость 17 узлов и фактически продемонстрировало, что маршрут превращается из "экспериментального" в реализуемый.

Этот проход стал для Сеула важным сигналом. Как подчеркивает "Хансы Кёнчже", успех данного рейса усилил политическую волю корейского правительства к разработке собственного участия в СМП, который в стране давно закреплён как один из приоритетных государственных проектов.

Правительство Кореи зашевелилось

После китайского рейса в правительственных структурах Южной Кореи действительно ускорилась работа. Министерство морских дел и рыболовства РК заявило, что планирует развивать СМП так, чтобы Пусан стал одним из трех крупнейших мировых транзитных узлов. Подведомственные учреждения - портовые администрации, исследовательские организации, связанные с морем государственные корпорации - активно собирают информацию, анализируют экономическую применимость маршрута, готовят данные для оценки рентабельности и будущих коммерческих перевозок. По сути, идет подготовка базы для того, чтобы Южная Корея в нужный момент могла включиться в эксплуатацию нового коридора.

Экономические расчеты правительства РК выглядят довольно оптимистично. Подчеркивается: СМП короче традиционного маршрута через Суэц до 40%, а экономия топлива для крупного контейнеровоза может составить от 270 млн до 600 млн вон в год.

Одновременно в борьбу за статус будущего узла для СМП включились крупнейшие порты юго-восточной части страны. Помимо Пусана, свои амбиции заявляют Ульсан, Пхохан и кластер Ёсу-Кванъян. Каждая администрация стремится доказать, что именно ее порт способен стать ключевой точкой для поддержки судоходства через Арктику. Подведомственные организации в последние месяцы активно проводят семинары, создают новые подразделения, открывают экспертные форумы. Такая внутренняя конкуренция показывает, что в Южной Корее рассматривают СМП не как далекую гипотетическую линию, а как потенциально важнейший логистический инструмент, способный изменить структуру морских перевозок в Восточной Азии.

У бизнеса подход осторожный

Бизнес, однако, воспринимает государственные ожидания неоднозначно. В отрасли одновременно существуют два лагеря - скептики и сторонники частичного принятия. Среди крупных линейных контейнерных компаний по отношению к Северному морскому пути преобладает осторожный скепсис, обусловленный самой структурой их бизнеса. Прежде всего, перевозчики подчеркивают, что на маршруте

практически отсутствуют промежуточные порты для захода. Для контейнерного судоходства это критически важно: значительная часть прибыли формируется не за счет одной быстрой доставки, а благодаря множественным промежуточным операциям. СМП же не предоставляет таких возможностей.

Второй фактор связан с общим объемом грузопотока. Для направлений Юго-Восточная Азия - Северная Европа даже при нынешней перегруженности Суэцкого канала маршрут через него остается более быстрым и предсказуемым.

Контейнерные компании отмечают, что реальный спрос на СМП в случае таких крупных направлений пока просто отсутствует. Наконец, ограничение по размеру судов - максимум 5000 TEU - делает маршрут малоинтересным в условиях мировой тенденции к увеличению тоннажа.

Неоднозначное отношение к СМП характерно и для перевозчиков навалочных грузов - тех, кто в теории мог бы стать главными бенефициарами маршрута. В материале "Хансы Кёньче" указывается, что спрос на североевропейскую железную руду пока не имеет количественной оценки, а отсутствие долгосрочных контрактов делает риск вложений чрезмерным.

Нефть и газ - как первые грузы

В то же время сторонники более взвешенного подхода обращают внимание на то, что спрос на LNG и нефть может возрасти в любой момент из-за геополитических факторов. Североевропейская промышленность остается сильной, а СМП может стать важным коридором для ее экспорта. С их точки зрения, подготовка к СМП - это не ставка на мгновенную прибыль, а элемент логистической страховки на фоне глобальной волатильности.

Некоторые эксперты считают, что Арктика может стать нишевым направлением для срочных высокотехнологичных грузов - литиевых батарей, электроники, солнечных панелей, электромобилей. Для таких поставок каждые несколько дней критичны, а маршрут короче на тысячи километров.

Глобальный контекст дает неоднозначные сигналы: крупнейшие мировые контейнерные операторы - MSC, CMA-CGM, Hapag-Lloyd - еще в 2019 году отказались от арктических рейсов, ссылаясь на экологические риски и отсутствие устойчивой коммерческой модели. Это охлаждает энтузиазм, но одновременно усиливает аргумент в пользу ранней подготовки: если рынок все же повернет в пользу Арктики, выигрывать будут те, кто готов заранее.

В любом случае успешный китайский рейс стал точкой, которая одновременно ускорила действия Сеула и обострила дискуссии в отрасли. Южная Корея пытается занять место в возможной будущей перестройке мировой логистики: государство

анализирует возможности, порты борются за новый статус, бизнес спорит о перспективах. А сама Арктика постепенно перестает быть далекой темой и становится частью стратегического выбора страны.

Первоисточник:

https://rg.ru/2025/12/01/uspeh-kitaia-vstriaahnul-korejskie-plany-v-arktike.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

Наука, культура и образование

В Якутске проходит конференция о проблемах питания и здоровья населения Арктики

ЯСИА, 01/12/2025

В понедельник, 1 декабря, в Якутске стартовала трехдневная научно-практическая конференция, на площадке которой ученые, медики и специалисты по питанию из разных регионов России и других стран разбирают биотехнологии для здоровьесбережения и проблемы питания разных категорий населения Арктической зоны.

«Мы обсуждаем научные ответы на вызовы питания и здоровьесбережения граждан, а также совместные фундаментальные и прикладные исследования пищевой безопасности и промышленности с зарубежными институтами. Нам нужно перейти от экспериментальных пилотных проектов по питанию к внедрению их в систему здравоохранения, образования, социальные программы и стратегию развития Арктической зоны», – рассказал генеральный директор Якутского научного центра СО РАН Михаил Лебедев.

Как отметила председатель Ассоциации гостеприимства Якутии Татьяна Тымырова, после прошлогодней научной конференции стандартизирована якутская строганина. И со следующего года совместно с шеф-поварами и учеными начнется работа над мультимедийным проектом, описывающем каждое национальное блюдо Якутии.

«Сейчас стоит задача применения современных техник кулинарной обработки с местными продуктами, чтобы школьники употребляли традиционные блюда. Считаю, что нужно создать условия для предпринимателей, работающих с местной продукцией, чтобы они смогли разработать национальный стрит-фуд, интересный для молодежи», – добавила Тымырова.

В конференции принимают участие 150 специалистов из 49 регионов России, а также Казахстана, Сирии, Таджикистана и Беларуси. Это ученые, медики, технологи, инженеры и представители школ, заинтересованные в проблемах питания. Доклады представят около 80 человек, в том числе впервые за годы проведения мероприятия выступят студенты.

В рамках конференции состоятся круглые столы о нутригенетике питания, демонстрация национальной кухни, местного производства и меню школьных столовых, подписания соглашений, этнографическая зимняя школа с участием коренных малочисленных народов Севера и молодежи.

«Для новорожденных детей питание имеет очень большое значение. Проблемы детского питания, которые поднимаются на конференции, актуальны в Казахстане. У нас созданы большие научные проекты на уровне Минздрава и медицинских университетов. Сейчас мы объезжаем все регионы Казахстана, изучая качество детского и школьного питания, так как сегодня проблемы вызывают загрязнения воздуха и почвы. Думаю, за эти три дня мы приобретем много полезных знаний и поделимся своим опытом. Кроме того, заключим соглашение с якутскими институтами по сотрудничеству в образовательной и научной сфере, в том числе питания и биотехнологии», – рассказала президент Ассоциации неонатологов и специалистов детской медицины Казахстана Карлыгаш Жубанышева.

Научно-практическая конференция «Питание и биотехнологии для здоровьесбережения населения Арктической зоны РФ» проходит в девятый раз и посвящена 95-летию Федерального центра питания и биотехнологии, 100-летию Якутской комплексной экспедиции Академии наук СССР, гастрономическому фестивалю «Вкус Якутии» и фестивалю «Зима начинается с Якутии», который реализуется в рамках нацпроекта «Туризм и гостеприимство».

Первоисточник:

https://ysia.ru/v-yakutske-prohodit-konferentsiya-o-problemah-pitaniya-i-zdorovya-naseleniya-arktiki/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzer

Промышленность и технологии

В РФ разработали дрон со встроенным сейсмодатчиком для геологоразведки в Арктике

ТАСС, 01/12/2025

Ученые Санкт-Петербургского Федерального исследовательского центра РАН (СПб ФИЦ РАН) совместно с Балтийским федеральным университетом (БФУ им. И. Канта) и российской компанией "Р-сенсор" разработали прототип беспилотного летательного аппарата со встроенным сейсмодатчиком и системой заглубления в грунт. Разработка может использоваться для геологоразведки в труднодоступной местности, обеспечивая более плотный контакт с почвой и надежную регистрацию сейсмоданных, сообщили ТАСС в пресс-службе СПб ФИЦ РАН.

"Мы разработали прототип БПЛА со встроенным сейсмическим датчиком и оснащенный системой зглубления в грунт. Такая конструкция обеспечила более плотный контакт с поверхностью и качественную регистрацию сейсмических данных, а также исключила проблему поиска, наведения и захвата отдельно стоящего датчика при помощи дрона. После проведения замеров дрон самостоятельно возвращается к оператору. На сегодня прототип успешно прошел испытания в реальных условиях в Ленинградской области. В перспективе он сможет применяться и гораздо севернее - в суровых условиях Арктики для геологической разведки, в том числе на ледовых участках", - привели в пресс-службе слова руководителя Лаборатории автономных робототехнических систем СПИИРАН - СПб ФИЦ РАН Антона Савельева.

Уточняется, что сегодня в сейсморазведке применяются проводные измерительные системы. Для выполнения этих задач требуется привлекать сотни специалистов, которых нужно доставить на место и обеспечить их пребывание. Работа осложняется удаленностью территорий от крупных населенных пунктов, относительно слабой развитостью транспортной и информационной инфраструктуры, а также часто суровыми климатическими условиями.

По данным пресс-службы, в рамках проекта ученые разработали конструкцию дрона, а также систему, которая обеспечивает автономное выполнение задач и координацию с другими типами беспилотников. Разработка является одним из результатов работы Лаборатории автономных робототехнических систем СПИИРАН - СПб ФИЦ РАН в сфере линейки беспилотников для геологоразведки в отдаленных и труднодоступных регионах. Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда.

"В ходе фундаментальных исследований были не только созданы новые уникальные методы и модели обработки сейсмических данных, но и изготовлены прототипы датчиков и специализированных БПЛА. Создан колоссальный научный задел по обучению нейронных моделей для классификации типов территорий, методом позиционирования и поиском оптимальных зон для заглубления датчика на БПЛА", - привели в пресс-службе слова руководителя проекта, директора СПб ФИЦ РАН Андрея Ронжина.

Северный морской путь

Морская навигация официально закрыта в бухте Угольная на Чукотке

ИА Чукотка, 01/12/2025

В понедельник, 1 декабря, самый южный порт Чукотки – Беринговский – официально прекратил прием и отправку судов. Последний теплоход покинул акваторию бухты Угольная в конце прошлой недели. За сезон в гавани обработали 39 судов, сообщает ИА "Чукотка".

Распоряжение о закрытии навигации в терминале Беринговский Анадырского морского порта подписал капитан Сергей Майстренко. Решение принято в целях обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов в бухте Угольная в связи с наступлением сложных ледовых и неблагоприятных гидрометеорологических условий, не удовлетворяющих требованиям безопасности. «Последним в порт заходило судно единого морского оператора "Вячеслав Анисимов". Теплоход пришвартовался в четверг, 27 ноября, а снялся в субботу около полудня. В Беринговском они забрали пустые контейнеры, которые использовались для снабжения поселка в эту навигацию», – сообщил Сергей Майстренко. Навигация в Беринговском продолжалась более полугода, открывшись официально 27 мая. За сезон в гавани приняли 39 судов, на четыре меньше, чем в прошлом году. Основным грузом в порту является уголь, отправляемый на экспорт в страны Юго-Восточной Азии. Также осуществлялась обработка генеральных, наливных и контейнерных грузов, необходимых для снабжения близлежащих населенных пунктов на побережье.

Первоисточник:

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

Вдвое быстрее, чем через южные маршруты: Северный морской путь станет ключевым участком Трансарктического транспортного коридора. Сколько грузов будет перевозиться?

Российская газета, 01/12/2025

На Северном морском пути осенью был поставлен рекорд прохождения маршрута: контейнеровоз с грузом в 25 тысяч тонн вышел из порта КНР 23 сентября, в акватории СМП оказался 1 октября, а уже 13 октября встал под выгрузку в британском Феликстоу.

"Таким образом, весь путь следования через российскую Арктику занял 20 дней, что практически вдвое меньше, чем при использовании традиционных южных маршрутов", - прокомментировали этот факт в "Росатоме".

По мнению главы Госкорпорации по атомной энергии Алексея Лихачева, при оптимальном стечении обстоятельств можно преодолеть этот путь и за 14-15 дней.

Северный морской путь будет ключевым участком Трансарктического транспортного коридора (ТТК) - линии от Санкт-Петербурга через Мурманск и Архангельск до Владивостока. Как подчеркнул помощник президента России и председатель Морской коллегии Николай Патрушев, ТТК станет основой для экономического роста и обеспечения национальной безопасности в арктической зоне России. Если в 2024-м объем грузопотока по Северному морскому пути составил 37,9 миллиона тонн, то благодаря развитию коридора к 2030-му по морям российской Арктики будет перевозиться до 109 миллионов тонн грузов в год.

- Трансарктический транспортный коридор - новое, недавно родившееся понятие, но он уже приобретает значимость, - уверен начальник управления президента Российской Федерации по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков. - ТТК - связующее звено и основной актив Арктики, который нам необходимо развивать и в первую очередь капитализировать. На мой взгляд, самое главное - комплексный подход к развитию транспортного коридора.

В рамках X Восточного экономического форума президент Владимир Путин дал поручение правительству страны совместно с Госкорпорацией "Росатом" разработать и утвердить финансово-экономическую и организационную модель формирования Трансарктического транспортного коридора как целостного пространственного логистического проекта, ориентированного на устойчивое развитие всей страны. ТТК призван объединить все виды транспорта, чтобы связать Северный морской путь с внутренними регионами и Дальним Востоком, обеспечить устойчивый грузопоток, увеличить экономическую отдачу и укрепить национальную безопасность страны.

В этой связи значительно возрастает роль российских морских портов, мощность которых в границах СМП по итогам 2024 года увеличилась до 48 миллионов тонн,

что на 7 миллионов выше показателя 2023-го.

"Сегодня особое внимание уделяется созданию арктических глубоководных терминалов по современным стандартам, - отметила замминистра - начальник управления реализации арктических проектов министерства экономического развития и промышленности Архангельской области Виктория Пестова. - А наш флагманский проект по строительству глубоководного района морского порта Архангельск - это не только логистический узел, но и катализатор для комплексного развития всего региона. Он интегрирует нашу область в новые глобальные цепочки и делает СМП реальной альтернативой традиционным маршрутам мировой торговли".

Помимо объекта в Архангельске разворачивается строительство круглогодичного глубоководного порта у села Найба, в Республике Саха (Якутия).

"Развитие глубоководных портов в Арктике - это не просто инвестиции в инфраструктуру, это вклад в будущее России, укрепление ее позиций на мировой арене. Реализация инфраструктурных проектов в этом направлении требует привлечения стратегических инвесторов и реализации современных технологических решений", - подчеркнула представитель Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) Диана Мигрин.

Развитие глубоководных портов в Арктике - это не просто инвестиции в инфраструктуру, это вклад в будущее России
Еще один важный объект - логистический комплекс в бухте Провидения в Чукотском автономном округе. Его задача - перевалка грузов с судов арктического класса на обычные контейнеровозы для снижения стоимости перевозок по СМП. Соглашение о строительстве комплекса с общим объемом инвестиций 5 миллиардов рублей подписали китайская компания NewNew Shipping Line и Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики.

По мнению специалистов, на первом месте среди составляющих комплексного плана формирования Трансарктического транспортного коридора должен быть проект по созданию комфортных условий жизни для людей, работающих в АЗРФ. В числе обязательных элементов комплексного проекта ТТК - формирование транспортной инфраструктуры в широком смысле (а не только портовой и судоходной), учет необходимых преференций, льгот и возможностей для реализации как приоритетных национальных, так и инвестиционных проектов, а также экологическая составляющая, нацеленная на сохранение уникальной природы арктической зоны, которая влияет на климат планеты в целом. Кроме

того, требуется предусмотреть разделы, касающиеся развития судостроения, строительства арктического, дноуглубительного и ледокольного флота, без этого невозможно будет круглогодичное использование Трансарктического транспортного коридора.

По мнению спецпредставителя Госкорпорации "Росатом" по вопросам развития Арктики Владимира Панова, формирование ТТК, развитие СМП и самой Арктики не может строиться на амбициях какой-либо страны.

"Эти амбиции, - отметил он, - могут находиться только в строчке расходов министерства обороны соответствующего государства. Развитие Арктики и транспортного коридора может идти только на основе экономики и имеет четыре составляющих. Это добычные проекты, которые на сегодняшний день становятся все более эффективными и заметными. Энергетика, потому что без доступной энергетики в Арктике обеспечить реализацию добычных проектов просто невозможно. Логистика: СМП и Трансарктический транспортный коридор развиваются эффективно и безопасно, грузопоток по Северному морскому пути за 10 лет вырос в 10 раз. Международное сотрудничество, с которым неразрывно связано развитие Арктики и ТТК".

В прошлом году были созданы и сформированы два новых межправительственных формата по развитию сотрудничества на Северном морском пути - с Китаем и Индией.

"Мы в течение нескольких лет ведем работу по СМП, разрабатываем новые технологии, особенно для прохождения судов по этому маршруту при низких температурах. Мы должны изучать опыт российских коллег, чтобы адаптировать китайские технологии к местным условиям, к ледокольной технике и обеспечивать соответствующие перевозки. Это, наверное, является ключевой задачей для того, чтобы успешно и устойчиво работать на Северном морском пути, - сказала председатель компании NewNew Shipping Line Фан Юсинь. - Кроме того, мы постоянно готовимся к расширению международных связей с партнерами в области судостроения. За три последних года мы значительно продвинулись в налаживании технологических процессов. Сотрудничество, если говорим о Китае и России, - это совместный капитал, поэтому мы хотим, чтобы это взаимодействие было действительно взаимовыгодным".

Первоисточник:

https://rg.ru/2025/12/01/reg-dfo/zvezda-poliarnaia-stanet-putevodnoj.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2

Эксперты назвали ледовые условия в большинстве морей Российской Арктики в 2025 году аномальными и легкими

Флагман, 01/12/2025

В 2025 году в большинстве морей Российской Арктики были аномальные легкие ледовые условия. Об этом сообщает пресс-служба Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) 28 ноября.

По данным специалистов, в сентябре площадь льда в Северном Ледовитом океане была на 800 тысяч квадратных километров больше, чем годом ранее. В связи с преобладанием адвекции тёплых воздушных масс год стал одним из наиболее тёплых. Ледовая обстановка была заметно легче на фоне положительных температурных аномалий.

Так, в Северном Ледовитом океане в этом году преобладали однолетние льды, доля которых составляла около 65%, а многолетних льдов порядка 30%. При этом, начиная с 2004 года, устойчивого тренда изменения площади льда в океане не отмечается, фиксируются лишь межгодовые колебания, согласующиеся с изменением температуры воздуха в северной полярной области.

«Мы рассматриваем навигацию по трансарктическому транспортному коридору не только как транспортный маршрут. Наша задача — комплексное научное сопровождение, включая мониторинг льдов, экологическую безопасность и развитие технологий, благодаря которым возникающие ситуации можно своевременно учитывать и корректировать», — отметил директор ААНИИ Александр Макаров.

Согласно исследованиям ученых, рост температурной аномалии отмечен во всех арктических морях, наиболее выражено — в Баренцевом и Карском. По возрастному составу ледовые условия можно оценить, как более легкие, чем средние или многолетние. Такая ситуация отразилась на аномально легких ледовых условиях в летний период. Однако были отдельные участки в акватории СЛО, ледовые условия на которых осложняли движение по Северному морскому пути.

«Достаточно долго оставался припай в проливе Вилькицкого, сплоченный массив льдов в море Лаптевых, но наиболее сложная ситуация была в Восточно-Сибирском море. Тем не менее мы можем наблюдать тенденцию на продление летне-осенней навигации», – поделился Святослав Степченков, заместитель генерального

директора по обеспечению судоходства ФГБУ «ГлавСевморпуть».

В текущем году специалисты «ГлавСевморпути» зафиксировали рекордное количество транзитных рейсов в 2025 году и объем перевезенных транзитом грузов – 3,2 млн тонн. На развитие перевозок существенное влияние оказывает ряд крупных инфраструктурных проектов, которые реализуются в Арктике.

Была также озвучена необходимость планирования логистики с привлечением всех структур, занимающихся обеспечением СМП.

Оперативную поддержку и составление прогнозов для «ГлавСевморпути» осуществляют специалисты Центра ледовой гидрометеорологической информации ААНИИ. В 2025 году количество проектов, которые сопровождает институт увеличилось на 15%. Ученые также отметили прирост количества подготовленных спутниковых снимков, ледовых карт и справок по ледовым условиям. В текущем году также налажено активное взаимодействие с государственными структурами, такими как МЧС и морспасслужба. ААНИИ были выработаны регламент, правила и подготовлены соглашения необходимые для совместной работы в Арктике.

Результаты наблюдений за 2025 год специалисты научно-исследовательского института представили на семинаре «Анализ гидрометеорологических процессов в арктических морях и обеспечение морских операций в регионе». В этом году в семинаре приняли участие более 100 экспертов из различных профильных организаций, коммерческих и государственных структур, осуществляющих работу в арктической зоне: ФГБУ «ГлавСевморпуть», ПАО ГМК «Норильский никель», ООО «Гекон».

Первоисточник:

https://flagman-news.ru/news/cudohodctvo/_ekcperity_nazvali_ledovye_ucloviya_v_bolshinctve_morei_roccii

К 2030 году на Севморпути будет 11 новых атомных ледоколов

Российская газета, 01/12/2025

Численность атомных ледоколов, обслуживающих трассы Севморпути, предполагается довести к 2030 году до одиннадцати, сообщил вице-премьер Виталий Савельев.

Сегодня группировка атомных гигантов насчитывает восемь судов. В их число входят и четыре атомохода проекта "четыре двойки ноль". Это головное судно

"Арктика" и три серийных ледокола - "Сибирь", "Урал" и "Якутия".

Как сообщили в "Атомфлоте", 21 октября 2025 года исполнилось пять лет со дня поднятия флага России на "Арктике". По данным предприятия, с момента ввода в эксплуатацию ледоколом "Арктика" пройдено больше 126 тысяч морских миль во льдах, обеспечена проводка 677 судов.

На подходе пятый атомоход - "Чукотка", готовность которого достигла уже 70 процентов. По информации на конец октября, судно уже готовилось к швартовным испытаниям. Сдать его планируется в декабре 2026 года. Продолжается строительство ледокола "Ленинград", который уже перешел через рубеж 20-процентной готовности, его сдача намечена на декабрь 2028 года.

А 18 ноября был заложен шестой ледокол проекта 22220 - "Сталинград". В торжественной церемонии принял участие президент России Владимир Путин, который подчеркнул, что Россия является единственным в мире государством, способным строить такие суда.

Выступая на церемонии закладки "Сталинграда", генеральный директор ОСК Андрей Пучков подчеркнул, что российские корабли сумели добиться значительного роста производительности труда. Благодаря внедрению современных методов, а также оптимизации производственной системы сроки создания ледоколов проекта 22220 удалось сократить с семи лет до пяти.

Новые ледоколы значительно совершеннее, чем их предшественники проектов 10580 типа "Таймыр" и 10521, к которому относятся "50 лет Победы" и "Ямал". Прежде всего это касается ледопроеходимости - при скорости два узла арктические атомоходы способны идти сквозь льды толщиной до 2,9 метра.

Такой мощью они обязаны современным двухреакторным атомным установкам "Ритм-200", передающим на валы мощность в 60 мегаватт. Двухосадочная конструкция корпуса ледоколов с регулируемой глубиной погружения позволяет использовать их как в арктических водах, так и в устьях рек, впадающих в Северный Ледовитый океан.

Кроме того, увеличенные габариты ледоколов проекта 22220 позволяют формировать во льдах канал шириной до 36 метров - такая ширина необходима для проводки судов большого водоизмещения. А эта перспектива вполне реальна. Напомним, что в прошлом году из Санкт-Петербурга в китайский порт Циндао по Северному морскому пути впервые в истории был проведен контейнеровоз Flying Fish, относящийся к классу PANAMAX и имеющий корпус длиной 294 метра и шириной более 32 метров.

- Это даже не дом, это самодостаточный город в миниатюре. Даже отходы утилизируются здесь без выброса в морскую среду, - поделился с журналистами капитан "Якутии" Дмитрий Никитин в апреле 2025 года перед тем, как вывести ледокол в первый рабочий рейс.

- Трудно ли работать на ледоколе? Вся работа на Северном морском пути тяжелая и ответственная, - добавил вахтенный помощник капитана Сергей Тараненко. - Например, выводим газовозы из порта Сабетта по морскому каналу во льдах. Они идут за нами в караване, и самое главное здесь - держать безопасную дистанцию. Иногда попадается такой лед, что приходится работать набегам - двигаться вперед и назад, и здесь очень важна безопасная дистанция, чтобы не повредить судно, идущее сзади.

Современный ледокольный флот позволит России увеличить поставки грузов из Арктики в страны Юго-Восточной Азии и Китай. Северному морскому пути отводится роль ключевого участка Трансарктического транспортного коридора (ТТК), соединяющего Санкт-Петербург и Владивосток через Мурманск, служащий портом приписки атомных ледоколов. ТТК призван соединить мировые промышленные, сельскохозяйственные, энергетические центры и потребительские рынки более коротким, безопасным и экономически выгодным маршрутом. Дальнейшее развитие ледокольного флота позволит делать цену доставки грузов по самой северной транспортной артерии страны все более конкурентоспособной и востребованной на рынке.

Безусловно, ледоколы нужны не только для обеспечения международных транзитных перевозок. Без них немыслимо освоение сухопутной Арктики, поддержание жизнедеятельности отдаленных городов и поселков в высоких широтах, поскольку быстро доставлять туда основной объем необходимых грузов можно только морем. Из 1,8 тысячи населенных пунктов северного завоза две трети не имеют связи с сухопутной транспортной сетью, для них ритмичная работа Севморпути с его ледоколами - вопрос жизни и смерти.

Первоисточник:

https://rg.ru/2025/12/01/vezdehody-dlia-arktiki.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2F

РИА Новости, 01/12/2025

У предпринимателей, которые работают в Арктике, должны быть льготные условия налогообложения, а снижение порога годовых доходов для применения УСН с 60 до 10 миллионов рублей создает значительные риски для ведения предпринимательской деятельности в арктических регионах, сообщил председатель комиссии Госсовета по направлению "Северный морской путь и Арктика" Андрей Чибис.

Под председательством Чибиса в понедельник состоялось заседание комиссии Государственного совета РФ по направлению "Северный морской путь и Арктика". Участники обсудили предложения по корректировке планируемых изменений в налоговом законодательстве в части упрощенной системы налогообложения (УСН) для субъектов малого и среднего предпринимательства, работающих в Арктической зоне РФ. Открывая заседание, глава комиссии предложил смягчить налоговые условия для малого и среднего бизнеса в Арктике.

"У предпринимателей, субъектов малого и среднего бизнеса, которые ведут деятельность в Арктике, должны быть другие, льготные условия налогообложения в сравнении с теми, которые действуют в целом по стране. Условия работы здесь сложнее, издержки выше, и те пороговые значения, которые сегодня утверждены на федеральном уровне, безусловно, требуют внимательной оценки и соответствующих предложений по корректировке", – подчеркнул Чибис.

По мнению властей региона, предлагаемое с 2026 года снижение порога годовых доходов для применения упрощенной системы налогообложения с 60 до 10 миллионов рублей, при превышении которого возникает обязанность по уплате НДС, создает значительные риски для ведения предпринимательской деятельности в арктических регионах. С учетом специфики северных территорий, сурового климата и удаленности от основных рынков в арктических регионах традиционно высокая себестоимость товаров и услуг, логистические и социальные расходы. Поэтому предложенные новым законом изменения могут привести к росту цен, снижению рентабельности предприятий и уходу части бизнеса в теневой сектор. Особенно сложными новые условия могут стать для малого бизнеса, считают в правительстве Заполярья.

"По проведенной аппаратом комиссии оценке, при сохранении текущей редакции

законопроекта дополнительная налоговая нагрузка на субъекты МСП в Мурманской области с 2028 года может превысить 5,7 миллиарда рублей в год, это приведет к росту стоимости товаров и услуг и удорожанию жизни в Арктике", – отметила министр туризма и предпринимательства Марта Говор.

Кроме того, обсуждался вопрос о сохранении льготных тарифов страховых взносов для субъектов МСП. Согласно проекту федерального закона, планируется отмена льгот по страховым взносам и переход к общим условиям их начисления. Для арктических регионов, где заработная плата формируется с учетом районных коэффициентов и надбавок, это приведет к дополнительному росту расходов и может вызвать сокращение рабочих мест, считают участники комиссии.

Был озвучен ряд механизмов для корректировки ситуации. В их числе – установление особого подхода к поэтапному повышению порога годовых доходов для МСП в АЗРФ: повышенный порог выручки для возникновения обязанности по уплате НДС – 20 миллионов рублей, с поэтапным изменением до 2028 года. Также предложено включить деятельность субъектов МСП, зарегистрированных в Арктической зоне, в перечень приоритетных видов деятельности для применения пониженного тарифа страховых взносов и рассмотреть возможность введения дополнительной льготной ставки НДС для арктических предпринимателей с уровнем дохода от 20 до 60 миллионов рублей. Предложения направлены на сохранение устойчивости малого и среднего бизнеса, повышение инвестиционной привлекательности Арктической зоны и предотвращение роста социально-экономических дисбалансов в северных регионах.

Участники комиссии и представители арктических регионов единогласно поддержали необходимость проведения корректировки и смягчения условий. Их предложения с учетом специфики каждого субъекта также будут учтены в протоколе.

Первоисточник:

https://ria.ru/20251201/usloviya-2059029695.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%3A

В Госсовете предложили смягчить пороги УСН для малых предпринимателей Арктики

ТАСС, 01/12/2025

Пороги доходов налогоплательщиков по упрощенной системе налогообложения (УСН), которые с 2026 года будут сокращены с 60 млн до 10 млн рублей, для предпринимателей субъектов Арктической зоны РФ (АЗРФ) необходимо снижать более плавно из-за высоких издержек и более быстрого достижения порога, чем в южных регионах России. Такие предложения были сделаны в ходе заседания комиссии Госсовета по направлению "Северный морской путь и Арктика".

"Мы провели аналитику данных по всем арктическим субъектам. Все наши коллеги из других регионов придерживаются позиций о необходимости внесения изменений в сторону смягчения требований для субъектов малого и ценного предпринимательства в Арктике. В 2026 году мы предлагаем сделать порог в 40 млн, в 2027 - 30 млн, и в 2028 году - 20 млн рублей", - сообщила министр туризма и предпринимательства Мурманской области Марта Говор, выступившая на заседании с докладом.

Она отметила, что граница в 20 млн рублей была выбрана исходя из аналитических данных по всем субъектам АЗРФ и затронет более 50% малых и средних предпринимателей, работающих в Арктике. Из-за высоких цен на товары и услуги эта граница достигается гораздо быстрее, чем в более южных регионах. К 2028 году, когда будет завершен поэтапный переход к новому налоговому порогу в 10 млн рублей, дополнительная нагрузка на малое и среднее предпринимательство составит порядка 6 млрд рублей, которая, по словам министра, будет включена в стоимость товаров, услуг и приведет к удорожанию жизни в Арктике.

"В Арктике вести бизнес гораздо сложнее, так как любая деятельность здесь сталкивается с огромными трудностями. Это суровые климатические условия, удаленность, высокие издержки на транспорте, коммунальные услуги и, конечно же, огромные социальные расходы. Что уже говорить про малые бизнесы, для них работать в условиях такой специфики сложнее всего. Уже сейчас в Арктической зоне РФ одна из самых высоких налоговых нагрузок в стране. Если брать сферу торговли, то это выше на 10% от выручки, чем в среднем по России", - добавила Говор.

В свою очередь, председатель комиссии Госсовета по направлению "Международная кооперация и экспорт", губернатор Архангельской области Александр Цыбульский поддержал предложения по введению дополнительных льгот для предпринимателей. Речь идет о снижении ставки НДС для компаний с доходом от 20 до 60 миллионов рублей. Также он предложил использовать пониженный тариф страховых взносов для малого и среднего бизнеса в арктической зоне. "Вместе с тем дополнительно хотели бы все-таки предложить

еще и расширить эту норму и охватить не только субъекты, работающие в арктической зоне Российской Федерации, но и в том числе субъекты МСП, которые зарегистрированы на территории Крайнего Севера и приравненных к ним местностям", - добавил Цыбульский.

Обсудить изменения

Глава комиссии Госсовета по направлению "Северный морской путь и Арктика", губернатор Мурманской области Андрей Чибис на фоне высказанных опасений об увеличении цен для населения, ухода бизнеса в тень и возможном падении общего уровня жизни в Арктике предложил рассмотреть корректировки к принятым пороговым уровням по итогам первого квартала 2026 года. "Для того, чтобы иметь конкретные данные и прогнозы, давайте мы с вами в феврале и первую половину марта с учетом данных вместе с налоговыми органами, с бизнесом посмотрим эти изменения, проведем соответствующие экспертные обсуждения. Дальше комиссия с учетом первого квартала следующего года уже будет предлагать очень четкие корректировки на основании соответствующих данных. Но у нас нет сомнений, что, к сожалению, идет ухудшение положения малого предпринимательства на северных территориях, все спикеры по этому поводу высказали опасения", - подчеркнул Чибис.

Первоисточник: <https://tass.ru/ekonomika/25780169>

ТПП России приняла участие в заседании комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Северный морской путь и Арктика»

Торгово-Промышленная палата РФ, 01/12/2025

1 декабря под председательством губернатора Мурманской области Андрея Чибиса состоялось заседание комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Северный морской путь и Арктика».

В рамках заседания были обсуждены предложения, направленные на поддержку представителей МСП, осуществляющих свою деятельность в Арктической зоне РФ, районах Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера в связи с предстоящими изменениями в налоговом законодательстве с 2026 года.

В ходе заседания выступили губернатор Мурманской области Андрей Чибис, губернатор Архангельской области Александр Цыбульский.

От ТПП России участие в заседании принял вице-президент Илья Зубков.

Энергетика

Канада строит для ГЭС энергомост длиной 1200 км для развития Арктики

Гидропост, 01/12/2025

Nukik Corporation продвинулась в реализации проекта Kivalliq Hydro-Fibre Link (KHFL), призванного обеспечить регион Киваллик на севере Канады гидроэлектроэнергией и высокоскоростным широкополосным интернетом. Компания предприняла два ключевых действия, необходимых для воплощения этой инициативы в жизнь. Во-первых, была официально подана заявка на услуги по передаче электроэнергии в Manitoba Hydro. Этот документ инициирует процесс технической и коммерческой оценки, обязательной для получения доступа к энергосистеме Манитобы. Подача заявки позволяет начать исследования способов транспортировки электричества на север, что значительно приближает проект к стадии практической реализации.

Параллельно с этим Nukik и Qulliq Energy Corporation (QEC) согласовали основные коммерческие условия, определяющие их сотрудничество в ходе разработки и будущей эксплуатации линии. Достигнутые договоренности регламентируют совместную работу организаций по обеспечению населенных пунктов Нунавута надежными источниками возобновляемой энергии и связью. Как отметила генеральный директор Nukik Corporation Анн-Рафаэль Одуэн, эти вехи отражают значимый прогресс на пути к реализации Kivalliq Hydro-Fibre Link. По ее словам, компания рада тесному взаимодействию с Manitoba Hydro и QEC, а совместные решительные шаги подтверждают, что проект приносит ощутимые результаты.

Дополнительным фактором, укрепляющим позиции проекта, стало получение Nukik Corporation сертификации от Midcontinent Independent System Operator (MISO). Компания стала первым девелопером в арктическом регионе Северной Америки, получившим подобный статус от крупной региональной организации по передаче электроэнергии в США. Сертификация интегрирует Нунавут в признанную континентальную структуру передачи энергии, усиливает техническую репутацию проекта и создает путь для подключения региона к общесевороамериканской сети.

Генеральный директор Qulliq Energy Corporation Эрнест Дуглас выразил оптимизм по поводу сотрудничества с Nukik, отметив стремление к общему видению проекта. По его мнению, инициатива обладает потенциалом принести долгосрочные выгоды в виде надежности энергоснабжения, его ценовой доступности и улучшения

качества связи для местных сообществ. Дуглас подчеркнул, что, несмотря на большой объем предстоящей работы, достигнутый прогресс демонстрирует коллективную приверженность устойчивому будущему Нунавута, способному поддерживать долгосрочный экономический рост.

Планируется, что протяженность линии KHFL составит около 1200 км. Инфраструктура позволит передавать до 150 МВт возобновляемой электроэнергии и будет включать оптоволоконный кабель с пропускной способностью 1200 Гбит/с. Маршрут соединит населенные пункты Арвиат, Уэйл-Коув, Ранкин-Инлет, Честерфилд-Инлет и Бейкер-Лейк с энергосистемой Манитобы в районе города Черчилль. Проект пользуется поддержкой правительств Нунавута и Манитобы, организаций Nunavut Tunngavik Inc., Canada Infrastructure Bank, а также энергетических компаний и горнодобывающего предприятия Agnico Eagle Mines. Сама Nukik Corporation базируется в Нунавуте и специализируется на инициативах в области чистой энергетики и инфраструктуры для северных территорий.

Первоисточник:

https://hydropost.ru/id/432256?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=

Разное

На Норильск опустилась полярная ночь

Таймырский телеграф, 01/12/2025

В Норильске наступила полярная ночь. Согласно графику Николая Урванцева, она продлится с 30 ноября по 13 января.

На целых 45 дней норильчане погрузятся в период, когда солнце не будет подниматься над горизонтом.

Из-за географического положения, такое таинственное природное явление встречается в России только в населенных пунктах за Северным полярным кругом, которые располагаются выше 67°24' северной широты.

На полуострове Таймыр первой полярная ночь приходит в поселок Диксон, там полярная ночь началась еще 11 ноября.

Первоисточник: <https://ttelegraf.ru/news/na-norilsk-opustilas-polyarnaya-noch/>