

СЕВМОРПУТЬ В БУДУЩЕЕ

ГОВОРИТ ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ПОРТАЛА «ГЕОЭНЕРГЕТИКА» БОРИС МАРЦИНКЕВИЧ

Окончание. Начало — на стр. 1

"ЗАВТРА". Борис Леонидович, а что представляет собой современный ледокол?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Сейчас самым мощным атомным ледоколом России является ледокол "50 лет Победы". Он справляется со льдами толщиной до 2,5 метров. В период летней навигации он обеспечивает проход от Диксона до бухты Провидения, но не зимой! Это одна из причин, почему конструкторское бюро "Айсберг" занято проектированием атомного ледокола класса "Лидер", который предназначен для прохождения с коммерческой скоростью в 12-15 узлов льдов толщиной до пяти метров.

Корпус ледокола рассчитан так, что он взбирается на лёд и продавливает его своим весом. Атомные ледоколы ничего не возят, кроме "самих себя", т.е. двигательных установок, которые обеспечивают возможность справляться со льдами и прокладывать трассу для грузовых судов. За это "Росатомфлот" получает свои деньги, иначе атомные ледоколы не купятся никогда.

"ЗАВТРА". А каковы перспективы Севморпути в обороте грузов?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Если говорить о его трассе как международной торговой артерии, то теоретически самый короткий путь от Берингова пролива до Европы идёт через Северный полюс. Если ледовые поля когда-либо исчезнут, морские суда будут ходить именно так.

Однако Севморпуть пока не конкурент традиционному южному — через Малаккский пролив и Суэцкий канал, который, к тому же, обзавёлся второй очередью (дублёром) благодаря усилиям Египта. По итогам 2019 года нам есть чем гордиться: рекордная отметка по грузообороту советского периода, 7,8 млн. тонн, — превышена четырёхкратно, так как "Росатом"флот и наши компании, добывающие полезные ископаемые, обеспечили в прошлом году оборот в 31 миллион тонн. Но грузооборот Суэцкого канала составляет... 1 миллиард тонн в год!

"ЗАВТРА". То есть грузооборот СМП пока в 33 раза меньше?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да, но наш маршрут интересен всем, ведь он на несколько тысяч морских миль короче, и на его трассе нет препон, которые возникают в южных морях: нет проблем Южно-Китайского моря, нет сомалийских пиратов, нет иemenских терористов, нет очереди на прохождение, как через Суэцкий канал. Правда, если до 2014 года одна страна за другой проверяли трассу СМП, оценивали экономическую выгоду, то с 2015-го объёмы транзитных грузов по СМП уменьшились в разы: цены на нефть упали, и разница между коротким и длинным маршрутом стала не так экономически ощутима.

Что касается ренессанса в арктических проектах России, то старт им был дан майскими указами Владимира Путина от 2018 г. В 2019-м президент призвал правительство и "Росатом" упорядочить ситуацию, привести к единообразию систему управления и развития СМП. Естественно, для этого требуются целый комплекс законов. "Росатом" два года назад стал оператором Северного морского пути. Это логично. Он отвечает за всю инфраструктуру и является главным распорядителем бюджетных средств для приведения трассы в порядок. В апреле 2019 года Владимир Путин выдвинул новое требование к "Росатому" — разработать стратегический план развития Северного морского пути. Морские порты имеют смысл только в том случае, если есть грузы. Не будем забывать в связи с этим про выгодность южного маршрута из Азии в Европу.

"ЗАВТРА". У торговых судов там много промежуточных пунктов погрузки-выгрузки.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. А чтобы в портах появлялись грузы, необходима связь с материком. Поэтому правительству было дано задание до конца 2019 года разработать государственную стратегию в отношении Арктической зоны РФ. Почему такой срок? Предыдущие документы охватывали период с 2013 по 2020 год. И 23 декабря 2019 года премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил план развития СМП, предложенный компетентными специалистами "Росатома". Само же правительство ни основ государственной политики в Арктической зоне, ни стратегии в 2019 году не разработало. Документ под названием "Основы государственной политики" появился только в конце февраля этого года.

"ЗАВТРА". Кто ещё, кроме "Росатома", отвечает за развитие Арктики?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. За арктическую стратегию достаточно много ответственных. У нас, как известно, есть Министерство развития Дальнего Востока, которое теперь называется Министерством развития Дальнего Востока и Арктики. Им руководит Александр Козлов. Кроме того, имеется полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе — это сфера компетенции вице-премьера Юрия Трутнева. В январе он заявил о том, что стратегия развития Арктики будет представлена на Петербургском международном экономическом форуме в июне 2020 года. Форум, по понятным причинам, отменили, и никаких комментариев относительно стратегии со стороны Трутнева пока не слышно. То есть официальная государственной стратегии у нас пока нет.

А вот основы государственной политики — имеются (прошли все необходимые утверждения). И есть план развития Северного морского пути, разработанный корпорацией "Росатом" и созданной ею структурой под названием "Дирекция Северного морского пути". Она базируется в Мурманске, повторяюсь, не имеющем, повторяюсь, ведомственно-географического отношения к СМП. Возглавил её Вячеслав Рухца, до того руководивший "Росатомфлотом". Лучшее него обстоятельство в Арктике не знает никто. Он и подошёл к этому так, как подходит капитан, получивший адмиральский приказ. Его план согласован с руководством всех федеральных округов Арктической зоны. Детально, по дате аккуратно всё расписано! Но "Росатом" не может за государство планировать действия на материковой части этой территории.

"ЗАВТРА". А что у нас сейчас есть на материке?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Давайте по порядку. Во-первых, возникший "из ниоткуда" порт Сабетта, где расположен завод "Ямал СПГ". Это проект, который удалось реализовать консорциуму во главе с ПАО "НОВАТЭК". При этом, в силу того, что НОВАТЭК попал под действие дискриминационных мер со стороны США и им "подхоркивающейся", по меткому замечанию Путина, Европы, с финансированием возникли проблемы. Государство подставило плечо, и порт Сабетта был построен на деньги, выделенные Фондом национального благосостояния. Их НОВАТЭКу предстоит возвращать. Но порт есть, а ме-

сторожений на Ямале значительно больше, чем одно Южно-Тамбейское, являющееся ресурсной базой для "Ямал СПГ". Кроме того, на полуострове имеются месторождения и твёрдых полезных ископаемых: угля и железной руды. Порт Сабетта имеет федеральное значение, и в России так много незаметных чудес!

Ещё одно из них, о котором почему-то очень редко вспоминают, — это самая северная в мире железная дорога. Её строительство связано с тем, что в настоящее время "Газпром" начал развивать нефтегазоконденсатное месторождение Бованенково. Не секрет, что многие месторождения Западной Сибири выходят на третью-четвёртую стадию, то есть исчерпываются. Бованенково находится на Ямале, но не на побережье. Поэтому возник вопрос железной дороги. Пришлось возродить советский проект от станции Обская до станции Карская. И "Газпром", не привлекая кредитных ресурсов, не рассуждая о налоговых льготах, "отмахал" уже 630 километров самой северной железной дороги в мире. При её строительстве было использовано около 200 патентов, потому что прокладывать железнодорожные пути по вечной мерзлоте — особое искусство. Чтобы дорога не исчезала бы всякий раз с оттаившей вечной мерзлотой, её насыпь делают как термос, который не позволяет температуре под полотном повыситься до плюсовой.

"ЗАВТРА". Уникальное сооружение!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Абсолютно! Но у нас есть не менее уникальная новейшая Амуро-Якутская магистраль (АЯМ). В 2012 году железную дорогу с БАМа дотянули до до станции Нижний Бестях на реке Лена. Это более 400 километров по вечной мерзлоте. Но об этом тоже крайне редко упоминают.

Мало того, у властей Якутии есть надежда, что удастся форсировать и Лену. Но в районе станции Нижний Бестях никто строить железнодорожный мост не рискнул, так как он был бы длиной порядка 18 километров: нужно преодолеть несколько рукавов реки с изрядно заболоченными берегами. Поэтому мост пройдёт южнее, и будет он всё же автомобильным. Но и это крайне важно для Якутии, ведь этот край — своего рода остров: попасть сюда можно, если не по воздуху, только по морю и по реке.

Но вернёмся на Ямал. Сейчас имеется проект железнодорожного пути поперёк полуострова: от станции Бованенково до порта Сабетта. Это менее 200 километров, соответствующий меморандум подписан "Газпромом", НОВАТЭКом и РЖД. У порт федерального значения появится возможность получать промышленные грузы не только с Ямала, но и с Северного Урала, а, следовательно, и со всей страны. Это значит, что грузооборот в порту будет связан не только со сжиженными природным газом. И, хотя с того момента, как "Газпром" приступил к разработке Харасавэйского месторождения, усилия распылены по обоим ямальским векторам: "новатэковскому" и собственному, — дело того стоит.

"ЗАВТРА". Ведётся сейчас эта работа или нет?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Я могу оперировать только открытыми сведениями. Никакой новой информации за последний год я не видел. Очень надеюсь, что это означает: люди работают, и им не до разговоров. Чтобы понять, с какими сложностями там приходится сталкиваться, приведу простой пример: ямальская река Юрибей шириной 150 метров потребовала почти трёхкилометровой(!) длины, потому что в весеннее половодье она "немножко" разливается.

Есть ещё проект создания глубоководного порта Архангельск — важнейшего звена в проекте железной дороги "Белкомур" (Белое море — республика Коми — Урал). А территория Коми уникальна тем, что плотность населения намного превышает ту, что на побережье Северного Ледовитого океана в Якутии. Причём природные условия здесь более щадящие. Плюс огромные запасы лесных богатств, которые без железной дороги остаются неосвоенными.

Но у Северной Двины есть свои причуды. Каждое половодье течение приносит тысячи тонн песка и, соответственно, каждый раз необходимо заниматься дноуглубительными работами. Нашли теперь подходящую бухту восточнее Архангельска. Если новый порт появится, "Росатом" должен быть к этому готов. Однако "Росатом" за материк не отвечает, в его плане глубоководный порт Архангельск упоминают, но детализации нет — корпорация не знает, каковы планы правительства по проекту "Белкомур".

К строительству в 2021 году планировался ещё один глубоководный порт — Индига (на берегу Баренцева моря в Ненецком автономном округе) и железнодорожный проект Баренцкомур. Территориально — логичное, нужное решение. Но воплотится оно ли или нет, пока неизвестно, можно только повторить слова, сказанные про Архангельск и Белкомур.

"ЗАВТРА". Каковы глубины Севморпути?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Глубина проливов в архипелаге Новосибирские острова составляет всего 12 метров. Это ограничивает грузоподъёмность судов. А чем мельче судно, тем дороже обходится его "прогон".

"ЗАВТРА". Естественно. Как же быть?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Вот и в "Росатоме" задают этот же вопрос. Сейчас НОВАТЭК намерен довести до ума следующий проект под названием "Арктик СПГ-2" — по крайней мере, до стадии принятия финального инвестиционного решения проект уже добрался. Находиться он будет напротив Сабетты, на соседнем Гыданском полуострове, отделённом от Ямала Обской губой.

Но возникает проблема аналогичная той, что была в Сабетте: для крупнотоннажных судов надо углублять дно. У России нет флота дноуглубительных судов. Однако под новый порт "Росатому" удалось зафрахтовать суда "на стороне". На проведение дноуглубительных работ было выделено государственное финансирование. Антон Силуанов обещал его лишь к октябрю 2019 года. А октябрь — неподходящее время для работ в высоких широтах, где углублять дно реально лишь в течение 2,5 месяцев от силы. "НОВАТЭК" пошёл за помощью к "Росатому", и тот сдвинул по времени финансирование собственных проектов, вынул компанию "НОВАТЭК", изыскав возможность зафрахтовать суда с датскими специалистами. Те своё отработали, в конце года произошёл финансовый "перезачёт". Замечательно!

Но ведь такие же проблемы требуют решения во всех опорных портах Севморпути: на Диксоне, в Индигирке, Тикси, Певеке. Дноуглубительный флот хотелось бы иметь свой, несмотря на то, что это дороже удовольствие. Именно поэтому "Росатом" обратился к правительству РФ с предложением создать государственную компанию, которая будет специализироваться конкретно на дноуглубительных работах. Правительство обещало помочь в том слу-



Новейший российский атомный ледокол типа «Лидер» (проект 10510), способный обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути.

чае, если для этих кораблей будет найдена работа, которую можно будет вести в течение оставшихся в году 9,5 месяцев.

"ЗАВТРА". Такой флот может быть использован и на реках?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да, нужны многофункциональные суда. И это возможно — ведь и там, и там предстоит работать в портах, на более-менее спокойной воде.

"ЗАВТРА". Наши реки так давно не чистили!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. На это прямо и намекал "Росатом", говоря о том, что от развития СМП и другие регионы России выиграют.

Тут надо ещё сказать, что иностранные суда, которые использовали СМП как транзитный путь, выдали ряд замечаний. Все они учтены в плане "Росатома".

"ЗАВТРА". Пока не хватает баз обслуживания?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Прежде всего, нет связи, ни один оператор нормально не работает! Нужны четыре космических спутника связи, говорит "Росатом".

Кроме того, в советские времена вдоль Севморпути было много навигационного оборудования установлено, которое сейчас пришло в негодность. В 2018 году "Росатому" как инфраструктурному оператору СМП было передано в ведение ФГУП "Гидрографическое предприятие", призванное обеспечивать безопасность, наблюдая за морскими течениями, перемещениями ледовых полей. "Росатом" уже озабесилился обновлением его флота, приобретением оборудования и расстановкой его по опорным точкам.

Кроме того, необходимо строить не только атомные, но и обычные ледоколы, которые обслуживают непосредственно порты. Они уже есть, так, Сабетту, например, обслуживают три дизель-электрических ледокола. Кроме того, нужно знать все нюансы требований к портам со стороны международных судовых компаний. А требования о-го-го какие! Судно движется по морю, а тут вдруг пожар — значит, надо иметь пожарные корабли. Или поломка — нужны аварийные буксиры, спасательные суда.

"ЗАВТРА". А между нашими опорными портами порой тысячи километров!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Где пришвартоваться торговым кораблям и произвести мелкий ремонт? Вот у нас Сабетта, а следующая точка только Диксон, из которого население убегает (проекты, связанные с арктическим углём, там, увы, не пошли). Дальше — Певек. Расстояния серьёзные. Ещё нужны новые вертолёты и самолёты, причём такие, которые имеют возможность садиться на лёд.

"ЗАВТРА". Между Диксоном и Певеком должно быть минимум две опорные базы?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Чем больше, тем лучше. В Певек в конце прошлого года была доставлена самая северная АЭС в мире — первая плавучая атомная теплэлектростанция (ПАТЭС) "Академик Ломоносов". В этом году её присоединят к тепловым сетям Певека (к электрическим уже подсоединили). Был сооружён заградительный мол. ПАТЭС надёжно пришвартована, находится в почти санаторных условиях — волн нет.

"ЗАВТРА". Уникальный опыт и в России, и в мире вообще.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да, это первый в истории реализованный проект атомной станции малой мощности: 2 реактора по 35 МВт. Над такими проектами трудятся в Китае, США, Великобритании, Канаде. Но реализовать первым удалось нашему "Росатому".

Наверняка у нас появятся заказы от зарубежных государств, особенно островных. Так как строить огромную электростанцию на небольшом острове невыгодно, а строить маленькую — не обещерись проблем с подвозом топлива. Почему бы не прикупить у России ПАТЭС? Тем более, что конструкция атомных энергоблоков позволяет не только подавать потребителям тепло, но и опреснять воду.

Между прочим, в числе требований, предъявляемых международными корабельными компаниями, значится надёжное обеспечение морских портов теплом и электричеством. Поэтому Росатом готов работать либо над тем, чтобы продолжать выпуск серии плавучих АЭС, либо... этого не делать. Дело в том, что в принятом во всех чте-

ниях документе под названием "Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года" раздела "Энергетика" попросту нет!!! Каким образом можно проводить государственную политику в арктической зоне, не развивая энергетику, я не понимаю.

"ЗАВТРА". А ведь это — основа основ!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да. Сейчас всё, что касается тепловой и электроэнергетики в нашей арктической зоне, находится в ведении государственной компании "РусГидро". Что мы имеем? Северный завод нигуда ведь не дёлся, этот ежегодный подвиг происходит по расписанию. Доставили дизельное топливо, допустим, до Тикси на атомных ледоколах... А далее по Якутии речным флотом по населённым пунктам и улусам; суда имеют средний рабочий возраст пятьдесят с лишним лет! Ледоколов, которые могли бы протиснуть это топливо южнее, нет — приходится всякий раз ждать таяния льда, а потом развозить по малым рекам на специальные склады, ждать зимы и по зимнику транспортировать топливо до самых удалённых посёлков.

Какие-то подвиги на этом печальном фоне компании "РусГидро" пытается предпринять, но...

"ЗАВТРА". Судя по названию, она должна заниматься гидроэлектростанциями?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да. Но "порадовал" в очередной раз логикой Анатолий Чубайс. Идеей, что в энергетику придут частные компании, построй много электростаций, будут конкурировать, а потребитель вообще перестанет платить, так как цены со-бьют буквально до смерти... Но все его идеи заканчиваются в Восточной Сибири и далее, где мало населения. Эффективный частный собственник с электростанциями туда не пришёл.

И тогда спросили: "Ну-с, "РусГидро", у вас есть электростанции на Дальнем Востоке?" — "Есть!" — "Вот и будете заниматься Дальним Востоком! Будете строить угольные и газовые электростанции. Вперёд!". То есть на компании "РусГидро" сейчас висит и весь Дальний Восток: остров Сахалин, Камчатка и так далее, — и Арктика на нём же! Компания делает, что может. Но что именно? Если кто-то слышит об этом в первый раз, информация не сразу уложится в голову. В Арктике компаний "РусГидро" построено... 19 солнечных электростаций! И они будут продолжать их строить. Они совмещены с дизельными электростанциями. Есть солнце — "крадутся" киловатты у светила, нету — закрывают панельки, и в полярной ночи снова дизельк таракитит... При этом "РусГидро" не просит субсидий у правительства, а пересчитывает каждый "украденный" у солнца киловатт-час на сжогомленные бочки солярки. Всё окупается за пять лет.

"ЗАВТРА". Рационализация!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да. Есть у них на острове в Охотском море ветровая электростанция, совмещённая с дизелем. В Тикси тоже перезимовала такая станция (проект "РусГидро", реализация японская, но в последнее время и у нас кое-что начинает появляться). А Тикси — это, пожалуй, одно из самых ветреных и морозных мест на трассе СМП.

"ЗАВТРА". Тикси может стать опорной точкой усовершенствованного Севморпути?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Если Якутия достроит Жатайскую судовойверф, Тикси, конечно, будет более чем востребован, так как там хватает проектов, связанных не только с добычей углеводородов, но и другого минерального сырья. Так вот, сделанная в Японии электростанция благополучно перезимовала в Тикси. А сделанная в Германии ветряная электростанция дозимовать там же не смогла: в декабре 2014-го её разломилو пополам порывами ветра.

"ЗАВТРА". Не всякой "крылатой мельнице" гарантирована зимовка в этих широтах.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Немцы сразу примчались с повинными заявлениями, что сейчас же всё исправят. Но суровые инженеры "РусГидро" настояли на расследовании: что именно сломалось, при какой нагрузке, что из оборудования отработало в штатном режиме и так далее. Результатом стал новый проект, разработанный уже в России. Тендера не было, японцы сами подставили плечо по финансам и производству. Выяснилось, что расчёты компании "РусГидро" оказались верны.

Будет ли развиваться этот проект и дальше, сказать пока сложно. Но у ветряной энергетики самый большой потенциал именно в России. Посмотрите на карту побережья Северного Ледовитого океана. У

какой страны протяжённость больше? Сильным ветром мы обеспечены всегда.

Более того, первая в истории ветряная электростанция (ВЭС) была построена в Советском Союзе. Уже в 1935 году под Балаклавой работала крупнейшая на тот момент в мире ВЭС. До 1963 года в СССР ежегодно производилось 7-8 тысяч турбинных ВЭС малой мощности (от 30 до 50 киловатт), которые предназначались для сельского хозяйства. Их расставляли вдоль птицеферм, например.

Потом эта научно-техническая школа тихо сошла на нет — наступила эра "большого газа", рентабельность газовых электростанций оказалась много выше, чем у ветряных. Однако есть попытки "ветряную школу" восстановить в правах хотя бы частично. Целый ряд вузов в прошлом году подписал соглашения. Надеемся, востребованность будет.

"ЗАВТРА". Страна, хоть медленно и со сложностями, но реально развивается. Хотелось бы, чтобы как можно больше людей в России узнали об этих проектах развития, чтобы они стали интересны будущему поколению!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Конечно! Чтобы появился, например, близ Архангельска глубоководный морской порт, люди должны взяться за дело как новые поморы! Нужны железные дороги, идущие по тем территориям, которые с некоторых пор стали называть депрессивными.

"ЗАВТРА". Новейшие технологии, новейшие способы управления в условиях, близких к экстремальным, — в этом есть и военно-стратегический аспект. Присутствие военных в этих областях неизбежно и необходимо.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Без ведомства Шойгу там вообще делать нечего. Достаточно посмотреть на карту внимательно, чтобы увидеть в тех широтах близость нашего наиболее вероятного противника — рукой подать через Северный полюс.

Минобороны занимается действительно инновационными вещами. Наша военная база "Арктический трилистник" на Земле Франца Иосифа — это место, где можно автономно жить 365 дней в году. База надёжно обеспечена электрической и тепловой энергией. У нас много таких удивительных прорывных заделов, но они пока носят точечный характер.

Про ПАТЭС "Академик Ломоносов" в чукотском Певеке я уже сказал. Напомним, что Чукотка — это золотой, вольфрам, ртуть... — словом, вся таблица Менделеева! В том числе — до сих пор не разработанное крупное месторождение меди, последнее из открытых, но не используемых не только в России, но и в мире. Уже есть проекты развития, добычи, строительства там горно-обогатительных комбинатов. Реакторы Билийинской АЭС будут работать до 2024 года. Поэтому добывать медь можно уже сейчас.

А что после 2024-го? Отдельное конструкторское бюро машиностроения (ОКБМ), которое разработало все судовые атомные реакторы,тирает руки в нетерпении: мы сейчас этот реактор, который ставится на атомные ледоколы нового поколения, делаем сухопутным! Но тут неожиданно для всех в бой пошёл НОВАТЭК. Компания предложила проект судна, которое будет давать энергию при помощи установок, которая будет регазифицировать СПГ и использовать газ в его уже обычном состоянии для производства тепловой и электрической энергии. Это дешевле и не требует такой охраны и систем безопасности, как атомные объекты.

Вообще, сейчас всё, что связано с углеводородами, вступило в эру глобальных перемен. Топкотня на рынке СПГ царит невероятная, возникает масса новых проектов по сжижению природного газа. Стран, импортирующих сжиженный природный газ, уже 42 из примерно двустот имеющихся! Да и у нас в стране, кроме новатэковского Ямала, есть газпромовский СПГ-проект на Сахалине. Конечный продукт переработки всего этого сырья — энергия. Можно создавать плавучие электростанции, и наша судостроительная отрасль с этим справится, я уверен. Меньшее всего хотелось бы покупать чужие технологии.

"ЗАВТРА". Колоссальные задачи: управленческие, инженерные, цивилизационные! В них заряд огромной силы и бодрости для всех нас. Спасибо за этот мобилизующий экскурс, Борис Леонидович!

Беседовал Андрей ФЕФЕЛОВ

Подписной индекс газеты "ЗАВТРА" — 32525 в Объединённом каталоге «Пресса России»

Газета "ЗАВТРА" зарегистрирована Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС 77-22122 от 24 октября 2005 года. Учредитель и издатель — ООО "Редакция газеты-еженедельника "Завтра" (119146, г.Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII).

Тел. редакции: (916) 502-49-86.

Адрес редакции: 119146, г. Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII. E-mail: zavtra@zavtra.ru Электронная версия: <http://zavtra.ru/> Служба распространения: (499) 246-88-52 (т/ф). Служба рекламы: (903) 131-53-97. Отпечатано в АО "Красная Звезда" (125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38, тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, <http://www.redstarprint.ru>, e-mail: kr_zvezda@mail.ru).

Тираж 22 100

Заказ № 3382-2020

Дата выхода в свет — 29.07.2020 г. Подписано в печать 28.07.2020 г. в 15.00, по графику — в 15.00

**Главный редактор
Александр ПРОХАНОВ**