

Арктична складова російського експансіонізму

З середини 2000-х років політика Російської Федерації стала набувати все більших ознак неоімперіалізму, що супроводжувалося прямими та непрямими експансіоністськими кроками у зовнішній політиці. Аналіз російської політики та проектів в Арктиці свідчить про те, що їх реалізація має інші від офіційно задекларованих на доктринально-стратегічному рівні цілі. Корупційний, політико-символічний та демографічний чинник виявляються більш вагомими в системі російського експансіонізму в арктичній зоні, ніж економічний. Таким чином, політику РФ в Арктиці слід перш за все розглядати в контексті внутрішнього та зовнішнього політичного позиціонування військово-політичного керівництва країни, їх доступу до ресурсів, розподілу бюджетних та інвестиційних фінансів, а також управління електоральними настроями всередині держави.

Зміна ситуації на світовому ринку енергоносіїв, збереження тренду відносно низьких цін на нафту, а також розвиток транспортно-логістичних проектів Суецького та Панамського каналів з одночасним зниженням ризиків для судноплавства в Індійському океані **ставлять під сумнів економічну доцільність арктичних проектів.**

Продовження російського експансіонізму в Арктиці з економічної точки зору лежить в площині **резервування потенційної сировинної бази на майбутнє та збільшення території за рахунок претензій на розширення континентального шельфу.** В той же час така стратегія має підкріплюватися достовірними даними про те, що світова цінова кон'юнктура на енергоносії зміниться. Втім, на тлі розвитку альтернативних джерел енергії та експертних прогнозних оцінок динаміки цін на нафту консервативний підхід ставки на нафтогазові родовища викликає сумнів. Більшість прогнозів представників нафтогазового сектору США та Європи вважають, що у перспективі найближчих 2-3 років ціна на нафту навряд чи перевищить відмітку у 100 долл / бар.

Енергетичний чинник

Собівартість видобутку бареля нафти в деяких районах Баренцева моря становить 120-150 дол. В поточних умовах світових цін це нівелює будь-яку економічну доцільність таких проектів. За даними компанії Shell, навіть якщо ціна нафти збільшиться удвічі до 2030 року, її видобування в Арктиці буде нерентабельним через вартість робіт та ліцензій. Оцінки рентабельності роботи на арктичних родовищах коливаються від 90 дол. за барель до 150-250 дол. за

барель¹. Аналогічної оцінки дотримується Stockholm Environment Institute². Російське Міненерго оцінює рентабельність у 115 дол. за барель³. Російська платформа на родовищі Прирозломна працює сьогодні при собівартості видобутку у 60 дол. за барель. Втім така ціна не є ринковою та сформована завдяки суттєвій податковій знижці, державним неринковим інвестиціям в інфраструктуру платформи, що призводить до дефіциту рентабельності у 600 млн. дол.⁴. За таких показників продовження спроб видобутку нафти з боку РФ очевидно має на меті roadshow привабливості арктичних проектів в рамках пошуку інвестицій та «пробиття» режиму санкцій.

Крім того, Російська Федерація має лише 20% технологій для організації видобутку арктичної нафти та газу.

Експансія РФ в Арктиці не враховує поточну економічну доцільність видобутку нафти та газу. Так, за словами депутата Державної Думи РФ Володимира Груздева, «первинним є питання приналежності арктичного шельфу з нафтогазовими родовищами, а питання рентабельності їх розробок вже вторинний. Таким чином, ситуація свідчить про те, що через експансію в арктичному регіоні Росія намагається, перш за все, зарезервувати природні ресурси на майбутнє, не ставлячи завдання отримання прибутку сьогодні. Така політика може бути обумовлена прогнозами вичерпання нафтогазових запасів Росії. За оцінками голови Сбербанка Германа Грефа, воно станеться в період 2028-2032 років. Голова Мінприроди РФ Сергій Донський ставить відповідний горизонт на 2044 рік у випадку збереження поточних обсягів доведених запасів. Таким чином, арктичні ресурси дозволять у випадку зміни світової кон'юнктури на енергоносії забезпечити приріст їх запасів, а також уникнути дефіциту. Однак, такий сценарій потребує зміни світових цін на нафту та зупинки процесу розвитку альтернативних джерел енергії.

Чинник NSR

Однією з стратегічних причин розвитку Арктики Росія розглядає Північний морський шлях (NSR), що за оцінками РФ, має скоротити час, а відповідно й вартість транспортування товарів з Азії в Європу. Маршрут з Шанхаю до Роттердаму, який є одним з найбільш популярним, дозволяє займатиме майже у півтора рази менше довжини, а відповідно й часу. Втім, забезпечення арктичного маршруту потребує постійних витрат на підтримку узбережної

¹ <http://energydesk.greenpeace.org/2015/09/15/what-do-low-and-volatile-oil-prices-mean-for-shells-arctic-drilling/>

² <http://business.financialpost.com/news/energy/long-before-ottawa-ban-the-arctics-us150-per-barrel-breakeven-costs-had-kept-oil-firms-at-bay>

³ http://www.ng.ru/economics/2017-03-30/1_6961_arctic.html

⁴ <http://barentsobserver.com/en/energy/2015/03/ecologists-prirazlomnaya-unprofitability-approaches-600-million-25-03>

інфраструктури, криголамного супровідну, та збільшених страхових витрат через значні ризики. Відповідно до розрахунків Verny, Jerome and Grigentin, Christophe, завдяки цьому використання NSR є дорожчим за маршрут через Суецький канал на 30%. Для сучасних транспортних перевезень низькі витрати є важливішими за швидкість доставки. Зокрема, зниження цін на нафту призвело до того, що контейнеровози стали активно використовувати маршрут навколо Африканського континенту замість того, щоб йти через Суецький канал, який дозволяє скоротити час, але потребує більших витрат за використання⁵.

За розрахунками Каїру, модернізація Суецького каналу дозволить скоротити час очікування на проходження ним утрічі, час транзиту на 40%, збільшити пропускну спроможність вдвічі.

Але незважаючи на дисконт у 30%, що запропонований адміністрацією Суецького каналу, перевізники у 2016 році віддавали перевагу у виборі альтернативного маршруту Панамському каналу, а також мису Доброї Надії, а не NSR. Відповідно конкурентоспроможність NSR буде досягнута лише за наступних умов:

- інтенсивне таїння льодовиків, що дозволить збільшити тривалість навігації (очікується до 2033 року).
- створення системи забезпечення та обслуговування маршруту, в тому числі достатньою кількістю криголамів та аварійно-рятувальною інфраструктурою.
- створення штучних перешкод на традиційних та потенційних (Великий шовковий шлях) шляхах перевезення вантажів.
- освоєння сировинної бази арктичного регіону, що дозволить збільшити попит на вантажопотік за цим маршрутом.
- відмова від транзитного збору.

NSR не зможе стати значним гравцем на світовому ринку фрахту. Такий висновок обумовлений тим, що для цього йому потрібно контролювати 2-4% транзиту між основними ринками, що пов'язані таким маршрутом, - Європи та Південно-східної Азії. Ринок становить 2 млрд.дол. на рік та має оптимістичні прогнози розвитку у довгостроковій перспективі. Отже для того, **щоб цей маршрут був економічно обґрунтованим, його транзитні потужності мають вийти на рівень 50-70 млн.тон на рік, тобто зрости у 10 разів щодо показників 2016 року.** В поточних умовах такий результат є сумнівним в перспективі найближчих 5 років.

NSR не може конкурувати з південним маршрутом через логістичну складову. За маршрутом останнього знаходяться 14 з 20 найбільших портів світу. Кожен з них здійснює перевалку 200-700 млн.тон вантажів на рік. Більше половини трафіку забезпечується перевезеннями не через увесь маршрут, а через

⁵ <http://www.cnbc.com/2016/02/26/cargo-ships-could-save-thousands-by-skipping-the-suez-canal.html>

окремі його сегменти. Для порівняння уздовж NSR з 71 формально працюючого порту, 66 мають вантажообіг менше 100 тис тон на рік або не функціонують. Більшість же глобальних шіппінгових компаній мають в більш, ніж 20 портах південного маршруту власні причальні станки та ремонтні потужності, чого немає в портах NSR, а їх будівництво та обслуговування з огляду на доставку матеріалів та кліматичні умови буде економічно недоцільним.

Однією з проблем NSR може стати позиція Китаю. Офіційний Пекін розглядає Індійський океан, як пріоритетний та статечно важливий для себе регіон, що забезпечує майже 50% європейсько-азійської торгівлі. Китайський капітал повністю контролює порти Читтатонга, Коломбо, Гвадара, Джибуті та Дамама. Сьогодні відбувається активне будівництво швидкісних залізничних доріг з Юнаня, Сичуаня і Гуйчжоу в М'янму до глибоководних портів Давей та Карагота, що будуються КНР. Завершення такого коридору дозволить скоротити маршрут на 3-3,5 тисячі миль.

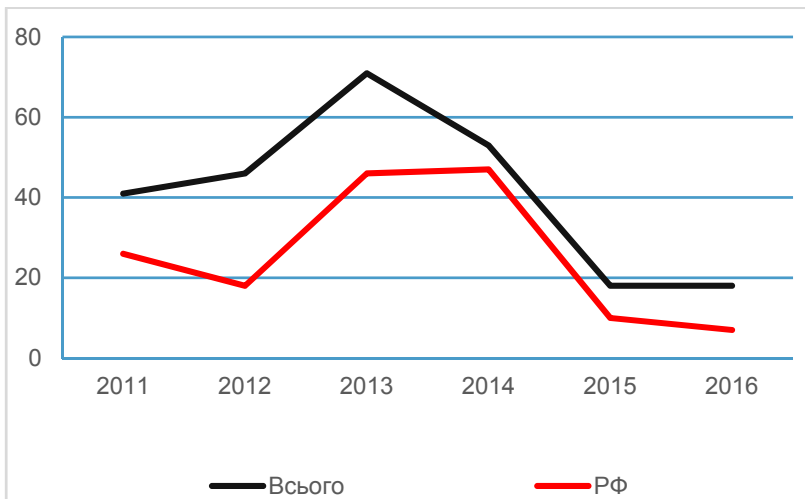
Щодо NSR Китай не збирається використовувати цей маршрут та платити збори. Пекін обирає нейтральні води поза 12-мильною зоною для перевезення вантажів. Таким чином, така позиція КНР обмежує потенціал NSR внутрішнім вантажообігом Росії, а також постачань з РФ. Зважаючи на дефіцит вантажних суден з великим дедвейтом під прапором РФ, вибір китайських суден буде визначати як маршрут, так і супровід північними маршрутами.

Потужні шіппінгові компанії демонструють тренд зниження швидкості перевезення на 30-40%, що дозволяє забезпечити економію палива на 50%.

Рік	Всього	РФ	Сингапур	Фінляндія	Норвегія	Німеччина	Іспанія	КНР	Греція	Гонг Конг	Швеція	Нідерланди	Інші
2011	41	26	4	2	2	1	1	X	x	X	x	x	5
2012	46	18	X	6	5	X	X	2	X	X	x	X	15
2013	71	46	X	2	2	X	X	X	2	1	X	X	18
2014	53	47	X	X	X	X	X	X	X	X	3	x	3
2015	18	10	X	X	X	X	X	2	X	X	1	1	4
2016	18	7	x	x	x	1	X	X	X	2	X	x	8

Таб.1. Кількість транзитних рейсів за маршрутом NSR під прапорами країн у 2011-2016 р.р.

Аналіз кількості транзитних перевезень у 2011-2016 роках свідчить про тренд скорочення їх кількості як під прапором РФ, так і під прапорами інших країн. Незважаючи на очевидний зв'язок між падінням кількості транзиту під прапорами нерезидентів РФ та введенням санкцій щодо Російської Федерації у 2014 році, спостерігається відповідне скорочення такого транзиту й суднами під російським прапором. Це ставить під сумнів гіпотезу про зниження завантаженості NSR внаслідок санкційного тиску.



Діаг.1. Кількість транзитних рейсів за маршрутом NSR у 2011-2016 р.р.

Разом з тим динаміка вантажообігу за маршрутом NSR з 1960 по 2016 роки свідчить про те, що за умови збереження темпів росту цього показника на рівні останніх 15 років, вихід на заплановану відмітку у 64 млн.тон у 2020 році є нереальним. За збереження динаміки останніх 3 років, **досягнення запланованого рівня відбудеться через 12-16 років.**

Рік	Обсяг вантажів
1960	1
1970	3
1980	5
1987	6,6
1992	3,9
1995	2,4

2000	1,8
2005	2
2011	2,6
2013	3,9
2014	4
2015	5,2
2016	6,9

Таб.2. Динаміка вантажообігу за маршрутом NSR у 1960-2016 р.р., млн.тон.

Таким чином, розрахунки демонструють, що NSR не зможе конкурувати з маршрутами перевезень через Суецький та Панамський канали та навіть через мис Доброї Надії без повної відмови від транзитного збору, а також тарифу на супроводження криголами. За таких умов досягнення конкурентоспроможності NSR стає економічно недоцільним для Росії проектом.

Розвиток інфраструктури, необхідність будівництва достатньої кількості криголамів хоча й створює завантаженість суміжних секторів економіки РФ та може розглядатися, як стимул розвитку економіки, за обсягом необхідних капіталовкладень є економічно необґрунтованим та не зможе бути компенсований експлуатацією NSR.

За результатами 2014 року транзит по NSR становив 274 тис.тон, скоротившись відповідно до показника 2013 року в 4,3 рази. Розрахунки доводять, що видатки на доведення потенційного вантажообігу до 60 млн.тон на рік через NSR у вісім разів перевищують видатки Єгипту на збільшення транзиту на 400 млн.тон./рік Зважаючи на вищевикладені аргументи, розвиток NSR не може розглядатися як суттєва мета російської експансії в Арктиці.

Військовий чинник

Російська Федерація здійснює мілітаризацію Арктики, що супроводжується розширенням претензій на території в регіоні. Розміщення військових баз є силовим компонентом, що має на меті забезпечення процесу територіальних претензій. Одночасно у випадку створення кон'юнктурних умов для розробки родовищ природних ресурсів регіону

Російська Федерація може піти всупереч нормам міжнародного права на їх силове захоплення.

Мілітаризація Арктики з боку Російської Федерації має розглядатися в декількох аспектах.

- Створення захисту від ракетного удару.
- Оперативне розгортання військового флоту в світовому океані.
- Контроль NSR.

Створення захисту від ракетного удару. З часів Холодної війни найкоротшим маршрутом підльоту МБР та стратегічної бомбардувальної авіації вважався Північний полюс. З метою попередження удару з 2014 року Росія створює суцільне радіолокаційне поле в Арктиці. Розпочато створення єдиної системи спостереження за повітряною, надводною та підводною обстановкою на усіх арктичних архіпелагах та островах. Сукупність комплексів С-300, Тор М2ДТ та Панцир-СА в підрозділах ППО свідчить саме про намагання прикрити найкоротший маршрут ракетного удару за допомогою МБР та крилатих ракет по європейській частині РФ з території Північної Америки та Баренцева моря. Втім, можливості запуску ракет з підводних носіїв та одночасного удару з кількох напрямків ставлять під сумнів надійність такої системи.

Оперативне розгортання в світовому океані. За оцінками російського військового командування, сучасна геополітична обстановка обмежує можливості військово-морських сил РФ щодо оперативного розгортання / виходу у світовий океан. В балтійському напрямку він обмежений датськими островами. В чорноморському напрямку він обмежений Босфором та Дарданеллами з наступними неконтрольованими проходами через Суецький канал або Гібралтар. В тихоокеанському напрямку існують обмеження в районі японських островів. Використання північного маршруту стратегічно повторює маршрут арктичних конвоїв часів Другої світової війни.

Оперативна ситуація в арктичній зоні РФ майже виключає можливість ймовірного противника до захоплення та утримання ділянок територій через відсутність крупних населених пунктів та складнощів транспортно-логістичного супроводження таких операцій. Характер місцевості, кліматичні умови не дозволяють проводити тривалі військові операції та здійснювати масштабні десантні операції з довготривалим утриманням зайнятих позицій. Низька кількість населення знижує також ефективність проведення неконвенційних операцій (гібридного типу). Таким чином, специфіка арктичної зони дозволяє обмежити вірогідні військові дії захопленням / знищенням промислової інфраструктури, проведенням диверсійних рейдів, використанням району для здійснення ракетного удару за найкоротшою траєкторією польоту МБР або крилатих ракет, а також організації блокади певних районів судноплавства.

Це обумовлює обмеженість сухопутного угруповання РФ двома створеними підрозділами:

- 80-ою окремою мотострілецькою бригадою в Алакуртті (Мурманська область).
- 200-ою окремою мотострілковою бригадою в Печенга-Луостарі (Мурманська область).

При цьому обидві дислокуються в Мурманській області, незважаючи на те, що зона відповідальності охоплює усе північне узбережжя. Разом з їх підпорядкуванням Північному флоту це може бути **обумовлено пріоритетністю захисту інфраструктури ПФ та низькою оцінкою командуванням ризиків на інших напрямках.**

Контроль NSR. З 2014 року відбувається інтенсивне відновлення аеродромів на Новосибірських островах, Землі Франца-Йосифа, а також модернізація північних аеродромів Тіксі, Нарьян-Мар, АВликель, Амдерма, Воркута, Анадирь, в населеному пункті Рогачово та на прикордонній заставі Нагурське. За даними начальника центру управління обороною генерал-лейтенанта Михайла Мізінцева, передбачено будівництво 14 аеродромів, 1 наземного авіаційного полігону, 10 технічних позицій радіолокаційних відділень та пунктів наведення авіації.

Розташування аеродромів дозволяє робити висновки про завдання повітряного прикриття східної частини NSR та контролю прилеглої зони, що розташована на захід від Чукотки на схід від Таймира.

Світова політична обстановка на сьогоднішній день не дозволяє Кремлю розраховувати на територіальні претензії в Арктиці в правовому полі. Таким чином, РФ може використовувати військову складову з метою розширення арктичних територій, що призведе до загострення військово-політичної ситуації в регіоні.

Крім того, аналіз ситуації не виключає ймовірність проведення гібридної операції щодо Фінляндії з наступною частковою або повною окупацією її території.

Демографічний чинник

Згідно з даними Північного (Арктичного) федерального університету в Архангельську, за останні 20 років населення арктичних районів РФ зменшилося вдвічі. До них відносяться ті суб'єкти РФ, що входять в склад сухопутних територій арктичної зони Російської Федерації повністю або частково: Республіка Комі і Саха, Красноярський край, Архангельська та Мурманська області, Ненецький, Ямало-Ненецький та Чукотський автономні округи.

Розвиток Півночі Росії у ХХ столітті відбувався за рахунок примусової та заохочувальної міграції. Пік примусової міграції прийшовся на 30-50-ті роки. Починаючи з 70-80-х років напрямок міграції змінився на північно-східні території, особливо в Ямало-Ненецький округ.

Починаючи з 90-х років, перехід на принципи ринкової економіки сприяв ставці на вахтовий метод здійснення робіт, що призвело до скорочення чисельності постійного населення. Незважаючи на те, що в більшості суб'єктів арктичної зони зберігається позитивна демографічна динаміка, загальна чисельність населення скоротилася у 1989-2002 роках з 9,4 млн. до 7,8 млн. чол. В період з 2002 по 2014 роки спостерігалось скорочення населення ще на 3 млн. Динаміка свідчить про те, що скорочення кількості населення цього регіону відбувається прогресуючими темпами.

Деякі території, як наприклад Усть-Янський район з 1990 по 2016 роки втратили 83,2% населення. Значне скорочення населення спостерігається в Чукотському АО (-69%), республіці Саха (-68,9%), Нижнеколимському районі (-68,6%), Булунському районі (-52,3%). Головною причиною скорочення населення є закриття промислових підприємств та військових баз у 1990-х роках. 1 січня 2016 року в арктичній зоні РФ мешкало 2,38 млн. осіб або 1,6% населення країни.

Згідно з даними соціологічного опитування, що проведене у 2013 році⁶, 40,1% мешканців Кольського півострова мали намір залишити цей регіон. При цьому спостерігалася закономірність: чим більший населений пункт, тим менш привабливим для його населення є перебування в ньому. Збереження такого тренду ставить питання заселеності територій, підтримки її інфраструктури, комунікацій, а відповідно й економічної необґрунтованості бюджетних видатків.

Таким чином, одним з завдань російської експансії в Арктиці є підтримка заселеності територій та формування політики, аналогічної політиці примусово-заохочувальної міграції в 30-80 роках ХХ століття.

Чинник символів

Політика Російської Федерації в останні 9 років демонструє пріоритет символізму. Незважаючи на декларативні економічні та військові мотивації, **цілі Росії в Арктиці мають переважно символічний характер**. Завданням є за допомогою Арктики відновити великодержавний статус Російської Федерації та забезпечити потужний постімперський ресентимент. Арктична стратегія спирається на мету взяти реванш після Холодної війни та компенсувати іміджеві втрати від розпаду Радянського Союзу. В цьому контексті Арктика є тим інструментом, що дозволяє, на думку військово-політичного керівництва РФ, продемонструвати повернення Росії у геополітику в якості потужного гравця та потужного центру впливу.

⁶ <http://www.iep.kolasc.net.ru/tezis2013.pdf>

Північ традиційно грала міфологічну роль в російській масовій свідомості. Вона була символом територіальної величі, джерелом невичерпних ресурсів та зразком «героїчної поведінки» з боку державної пропаганди в контексті виховання молоді. Крім того, Північ (Арктика) завжди була частиною російської ідентичності, адже територіальність завжди була важливою складовою політичного суспільства Росії та розглядається її населенням та елітами, як ключовий маркер російської державності. Таким чином, символічне значення Арктики в контексті неоімперської ідеології та майбутні перспективи використання її потенціалу значно важливіші за практичні переваги її використання.

Російська експансія в Арктиці є черговою симуляцією суверенітету, політикою символічних дій, територіальних претензій та мілітаризації з метою відбити загрозу з боку противника, якого не існує. Кремль намагається використовувати Арктику для символічної демонстрації суверенітету, де відбувається штучне творення російської ідентичності шляхом втілення національного міфу та легенд про жертвність та велич нації. Така політика дозволяє суспільству, яке орієнтоване на досягнення минулого, консолідуватися та робити заміщення поточної реальності на перспективу повернення до «минулої величі». Така мета, що закріплена на рівні державної політики має неабиякий ефект для населення Російської Федерації, оскільки на тлі реальності дозволяє надавати чинній владі час та йти на поступки заради спроб відновлення минулого в формах, цінностях та символах, що формуються владою та державною пропагандою.

Фактично Кремль використовує досить складну але цікаву технологію «перепродажу населенню минулого». Для старшого покоління - це своєрідний шанс повернення молодості за рахунок імітації минулого сьогодні. Для молоді - це шанс набуття втраченого, яке набуває цінності та величі завдяки пропаганді. Це шанс повторити шлях «першопроходьців», які привели державу «до світової величі», шанс продовжити справу міфологізованих героїв і таким чином теж стати одним з них.

Повернення до минулого не потребує руху уперед. Воно не вимагає значного технологічного прогресу та модернізації соціальної інфраструктури. Отже така політика є досить економною з точки зору видатків, адже дозволяє досягати мети переважно за рахунок операцій з символами. Саме таким символом є встановлення у 2007 році прапору Російської Федерації на океанському дні під північним полюсом, яке було здійснено під виглядом взяття проб ґрунту під час експедиції, профінансованої міжнародними організаціями.

Корупційний чинник

Будь-які масштабні інфраструктурні проекти на пострадянському просторі традиційно є елементом корупційних схем. Аналіз російської політики

в Арктиці дозволяє стверджувати про **наявність суттєвої корупційної складової в цьому проекті**. Пропозиції на кшталт проекту Радбезу РФ з глибокого засвоєння Арктики та Далекого Сходу за допомогою дирижаблів загальною вартістю 240 млрд.дол. підтверджує версію про корупційну складову експансії в Арктиці.

Жодна з країн арктичного регіону не здійснює інфраструктурний розвиток власних арктичних територій. Здійснення всіх комерційних проектів з розробки родовищ здійснюється вахтовим методом. З розпадом Радянського Союзу та появою ринкових принципів функціонування економіки РФ, вахтовий метод у господарюванні став активно розвиватися у північних регіонах країни. Це є свідченням того, він є найбільш оптимальним та економічним в чинних кліматичних умовах, враховуючи логістичну, соціальну та інфраструктурну складову. Повернення до планів засвоєння Арктики з боку військово-політичного керівництва РФ суперечить економічній доцільності та світовій практиці. Втім, виділення коштів на відповідні проекти в таких умовах є свідченням їх нецільового використання.

Аналогічні проекти у військовій сфері також мають непрямі ознаки корупційного засвоєння бюджетних коштів. Одним з прикладів може стати крадіжка дизельного пального компанії «ЛУКОЙЛ-Резервнефтепродукт» у травні 2015 року на суму 1 млрд.руб., що призначалося на забезпечення віськових потреб.

Бюджетне фінансування програми соціально-економічного розвитку Арктики до 2025 року становить 209,7 млрд.руб. Втім, загальні витрати на освоєння арктичного регіону є значно більшими. Так, лише спорудження нової 170-кілометрової залізничної дороги «Бованенково-Сабетта» заплановано виділення 113 млрд.руб. В рамках державно-приватного партнерства право реалізації проекту надано ТОВ «ВІС ТрансСтрой». Компанія належить людині з оточення голови «Газпрому» О.Міллера – Ігорю Снегурову. Компанія неодноразово була помічена в схемах виводу бюджетних коштів та коштів державних компаній⁷. Окремий напрямок корупційних операцій – державне замовлення та будівництво криголамів.

Таким чином, корупційна складова є однією з визначальних чинників розвитку програм освоєння Арктики як в інфраструктурній, так і у військовій сфері, адже дозволяє розподіляти бюджетні кошти в непрозорий спосіб та з відсутністю достатнього економічного обґрунтування, виводити кошти через програми державного замовлення.

Анатолій Баронін, директор Аналітичної групи Da Vinci AG

⁷ http://www.kompromatural.ru/puteshestvie_iz_bovanenkovo_v_sabettu
«Da Vinci AG» Analytic Group