

АРКТИКА И РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО КЛАСТЕРА РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

© 2019 г. А. Кравчук

*КРАВЧУК Алексей Андреевич, кандидат политических наук,
Дальневосточный федеральный университет (ДФУ), РФ, 690091 Владивосток, ул. Суханова, 8 (zku3krava@
mail.ru).*

Статья поступила в редакцию 22.01.2018.

Успех реализации российских проектов в Арктике напрямую связан с наличием судов, способных свободно действовать в водах Северного Ледовитого океана. В настоящий момент у РФ недостаточно судов ледового класса для расширения экономической деятельности в регионе, что подтверждается большим количеством заказов на их постройку, размещаемых на зарубежных верфях. Рассматриваются проблемы дальневосточного судостроительного комплекса “Звезда” и международного сотрудничества в свете развития гражданского судостроения в России.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, судостроение, международное сотрудничество, Россия, Дальний Восток.

DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-88-93

Проблемы Арктического региона стали важным пунктом международной повестки. Повышенный интерес к Арктике не только прилегающих, но и географически удаленных от нее государств обусловлен как тем, что здесь имеются значительные запасы природных ресурсов, так и тем, что происходящие в регионе природно-климатические трансформации создают благоприятные условия для создания кратчайшего транспортного коридора между Америкой, Европой и Азией.

Основной транспортной артерией в российской зоне Арктики остается Северный морской путь (СМП), имеющий для страны важное геополитическое значение (см. подробнее [1, 2]). Важнейшим условием круглогодичного судоходства по СМП выступает создание в стране флота крупнотоннажных транспортных судов ледового класса, которые могли бы свободно действовать в арктических водах при поддержке ледоколов в составе конвоев. Рассмотрим возможности решения этой задачи.

ПРОИЗВОДСТВО СУДОВ ДЛЯ АРКТИКИ

Сегодня большая часть отечественного судостроения консолидирована в рамках АО “Объединенная судостроительная корпорация” (ОСК), 100% акций которой находится в федеральной собственности [3]. Хотя ОСК ведет строительство линейки специализированных судов (ледоколов, научно-исследовательских, аварийно-спасательных и вспомогательных судов, ледостойких платформ и т.д.), большая часть ее мощностей занята выполнением Государственного оборонного заказа для

ВМФ России и экспортных заказов по линии военно-технического сотрудничества. В связи с этим российские компании, работающие в сфере добычи углеводородов в Арктике, вынуждены закупать суда для своих нужд за рубежом.

Изменение ситуации связано в первую очередь с развитием гражданского судостроения на Дальнем Востоке [4]. В 2016 г. решением Правительства РФ в Приморском крае была создана территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) “Большой Камень”, специализирующаяся на судостроении и промышленном производстве [5]. Главным объектом ТОСЭР должен стать судостроительный комплекс “Звезда”. Реализацией проекта, общая стоимость которого оценивается в 92 млрд руб., занимается ЗАО “Современные технологии судостроения” – совместное предприятие АО “Газпромбанк”, НК “Роснефть” и АО “Роснефтегаз” [6].

Проект реализуется в два этапа: (1) блок корпусных производств и окрасочных камер с открытым тяжелым стапелем и передаточным доком для строительства среднетоннажных судов и морской техники (к 2019 г.); (2) введение в эксплуатацию сухого дока, достроечных цехов и набережных (2024 г.) [7]. Предусмотрена максимальная локализация производства всех необходимых для судостроения компонентов на территории Приморского края. В частности, планируется строительство заводов по производству энергетических установок и полимерных материалов. Учитывая большие потребности СК “Звезда” в стали (до 330 тыс. т в год), “Роснефть” и “Уральская горно-металлургическая компания” создали совместное предприятие

“Восточная горно-металлургическая компания”, которое станет главным поставщиком крупноформатного стального листа для судоверфи [8]. Таким образом, в ближайшей перспективе на базе СК “Звезда” в РФ появится полноценный судостроительный кластер, способный не только строить крупнотоннажные суда (включая суда ледового класса), но и выпускать оборудование для шельфовых проектов.

По расчетам Минпромторга России, суммарная заявленная потребность российской промышленности в судах и морской технике до 2030 г. составляет 237 единиц, из которых 36 – крупнотоннажные транспортные суда, обслуживающие шельфовые месторождения [9]. Учитывая загруженность госзаказами АО “ОСК”, львиную долю всех этих заказов мог бы получить СК “Звезда”. Для выхода на позитивные экономические показатели комплексу необходимо до 2035 г. получить заказы на постройку 178 судов [10]. На сегодня СК “Звезда” имеет контракты на строительство лишь 24 судов – 10 арктических челноков и четырех многофункциональных кораблей снабжения усиленного ледового класса, а также 10 танкеров ледового класса “Афрамекс” (по пять для “Роснефтегаза” и “Совкомфлота”) [11]. Главный заказчик – “Роснефть” и ее дочерние предприятия. Такого пакета заказов явно недостаточно для обеспечения рентабельности “Звезды”.

Во время посещения СК “Звезда” в сентябре 2017 г. Президент РФ подчеркнул, что будет лично следить за выполнением плана загрузки завода. Он указал на то, что не только “Роснефть”, но также “Газпром”, “Новатэк” и другие компании должны формировать заявки на строительство судов [12].

Подписано пакетное соглашение по проектированию, строительству, технадзору, эксплуатации и подготовке экипажей, касающееся пяти танкеров типа “Афрамекс” для “Совкомфлота”. Его участниками стали “Совкомфлот” (оператор судов), “Роснефть”, Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), “Роснефтефлот” и “Звезда” [13].

Вообще проблема формирования заказов на СК “Звезда” выглядит несколько неоднозначно. Президент РФ призывает российские компании, в большинстве из которых контрольный пакет акции принадлежит государству, а в некоторых случаях они полностью находятся в федеральной собственности (“Совкомфлот”), покупать отечественные суда. При этом большую часть своих судов компании закупают за рубежом – тот же “Совкомфлот” в феврале 2017 г. подписал контракт с южнокорейской *Hyundai* на строительство четырех танкеров “Афрамекс” на сжиженном природном газе (СПГ) [13].

Такой процесс детерминирован законами рыночной экономики. В Республике Корея (РК) суда “штампуются” десятками, что обеспечивает им ценовую конкурентоспособность [14]. Очевидно, что без стимулирования государством закупок судов российского производства развитие отечественного судостроения практически невозможно¹. В свою очередь без формирования долгосрочного пакета заказов невозможно выйти на серийное производство, сделав его конкурентоспособным.

Сейчас ясно, что заказы на проектирование и строительство судов, морской техники и специального оборудования на верфях СК “Звезда” в первую очередь будут поступать от компаний, занимающихся разработкой шельфовых месторождений Арктики и Дальнего Востока. Однако в перспективе верфь должна перейти к выпуску не только танкеров, технология строительства которых имеется (постройка танкеров ледового класса “РН Сахалин” и “РН Приморье”) [16], но и высокотехнологичных крупнотоннажных судов других типов – газозовов, контейнеровозов, морских буровых, разведочных и добывающих платформ ледового класса.

В этой связи особую актуальность приобретает налаживание научно-технического сотрудничества с иностранными компаниями в сфере проектирования и строительства судов. В условиях существенного осложнения отношений с западными странами наиболее вероятными партнерами в этой сфере могут стать компании из стран Северо-Восточной Азии (СВА), прежде всего Китая и РК [17].

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

На долю Китая, РК и Японии² приходится около 90% от объема мирового производства судов. Безусловным преимуществом Китая считается наличие дешевых ресурсов (прежде всего трудовых), что позволяет ему сохранять первенство в производстве технически несложных навалочных судов и судов для перевозки генеральных грузов [19], добавленная стоимость за компенсированную брутто-регистрационную тонну которых в начале 2000-х годов составляла 290 долл. [20]. РК фокусируется на производстве высокотехнологичных судов (контейнеровозов, газозовов, оффшорных судов и т.д.)

¹ По мнению некоторых российских экспертов, основные меры государственной поддержки отечественного судостроения должны быть направлены на развитие производственных мощностей отрасли и компенсацию той доли затрат заказчиков, которая возникает вследствие превышения конечной стоимости постройки судов именно в России по сравнению с их постройкой за рубежом при соблюдении равенства конкурентоспособности этих судов [15].

² В статье не рассматриваются связи РФ с Японией, поскольку в настоящее время они не затрагивают судостроительной отрасли [18].

с высокой добавленной стоимостью (для крупных контейнеровозов около 500, а для газозовов — 680 долл. за компенсированную брутто-регистрационную тонну), в производстве которых Китай существенно отстает [20].

Дальний Восток РФ не может похвастаться наличием дешевых ресурсов, поэтому отечественная продукция дороже китайских аналогов. Не видя прямого конкурента в СК “Звезда”, китайские партнеры с интересом включились в реализацию проекта ТОСЭР “Большой Камень”. В основном они поставляют оборудование для верфи, а также участвуют в развитии прилегающей инфраструктуры.

Подписан ряд контрактов, в том числе с *China Shipbuilding & Offshore International* на строительство и поставку транспортно-передаточного дока грузоподъемностью 40 тыс. т, с *China Heavy Industry Corporation Nantong* на производство и поставку кранового оборудования (один кран типа “Голиаф” грузоподъемностью 1200 т, четыре крана грузоподъемностью по 320 т, четыре крана грузоподъемностью по 100 т) [21], с *Suzhou Dafang Special Vehicle* на поставку пяти самоходных тяжелых транспортеров [22]. В январе 2018 г. китайская госкорпорация *China Communications Construction Company*, специализирующаяся на возведении объектов транспортной инфраструктуры, стала победителем тендера на третий этап строительства сухого дока и достроечных цехов СК “Звезда” [23].

Вполне вероятно, что Китай также готов налаживать научно-техническое сотрудничество с РФ в сфере разработки новых технологий для судостроения, дефицит которых ощущается в обеих странах. Однако перспективы сотрудничества противоречивы: китайцы могут инвестировать в проведение совместных НИОКР, но после создания перспективной технологии способны организовать выпуск готовой продукции намного быстрее, чем РФ, при этом их продукция будет дешевле российских аналогов.

Сотрудничество РФ с РК в сфере судостроения развивалось иначе. В деловых кругах обеих стран активно обсуждался начатый в 2009 г. совместный проект СК “Звезда” и корпорации *Daewoo Shipbuilding & Maritime Engineering (DSME)*, однако в 2012 г. *DSME* вышла из него в связи с неопределенностью его финансирования российской стороной [24]. Сотрудничество свелось к обмену специалистами, в частности *DSME* приглашала инженеров СК “Звезда” для ознакомления со своими технологиями.

Даже после создания ТОСЭР “Большой Камень” южнокорейские судостроительные компании, вопреки ожиданиям, не проявили интереса к сотрудничеству с РФ из-за их внутренних проблем (проведение финансовых и структурных ре-

форм) [25]. Первый реальный шаг на пути к сотрудничеству был сделан в 2017 г., когда “Роснефть” и *Hyundai Samho Heavy Industries (HSHI)* создали совместное предприятие в области инжиниринга и управления проектами “Звезда-Хендэ”. *HSHI* обязалась оказать техническую поддержку в проектировании и строительстве на верфи “Звезда” судов класса “Афрамекс” на газомоторном топливе [26]. Ранее “Совкомфлот” заказал у *HSHI* четыре танкера “Афрамекс”. Таким образом, сначала РФ заказала у РК головную серию танкеров “Афрамекс”; далее стороны договорились о создании совместного инжинирингового предприятия на территории РФ, технический надзор за проектами которого осуществляет южнокорейская компания; следующим шагом стало размещение российскими компаниями заказа на постройку танкеров “Афрамекс” на отечественной верфи (серия, начатая на верфях *HSHI*, будет достраиваться на СК “Звезда”).

Опыт строительства танкеров СК “Звезда” имеет, а благодаря сотрудничеству с *HSHI* получит доступ к технологии блочной сборки крупнотоннажных судов и изготовления двигателей, работающих на СПГ. Тем не менее, даже получив такие технологии, СК “Звезда” не сможет самостоятельно создать газозов, поскольку не имеет опыта строительства СПГ-танков.

В этой связи неясно, почему в 2014 г. при заказе на верфях *DSME* 15 СПГ-танкеров (на сумму 4,5 млрд долл.) для АО “Новатэк” российское руководство не заключило соглашение, подобное подписанному с *HSHI*. Безусловно, *DSME* не заинтересована в передаче технологий строительства высокотехнологичных судов России [27]. Однако на тот момент она фактически находилась на грани банкротства [28], поэтому заказ АО “Новатэк” был для нее своеобразным спасательным кругом. Как подчеркивали корейские специалисты, это “был крупнейший единичный заказ за всю историю судостроительной отрасли страны” [29]. В этой связи можно предположить, что, выбирая между банкротством в краткосрочной перспективе и получением конкурента в неопределенном будущем, корейская *DSME* все же склонилась бы ко второй опции.

Теперь же “Роснефть” вынуждена вести поиск технологических партнеров для СК “Звезда” за пределами СВА. Создан ряд совместных с иностранными компаниями предприятий, в их числе ООО «Центр инженерно-технического проектирования “Звезда-Кеппель»» с участием *Keppel Offshore & Marine* (Сингапур) и *MH Wirth* (Норвегия) для проектирования морских буровых установок и оборудования для шельфовых работ; ООО “Звезда Морские Технологии” с участием *Damen Shipyards Group* (Нидерланды) для проектирования много-

функциональных судов снабжения усиленного ледового класса [30]; ООО «Завод по производству винторулевых колонок «Сапфир»» и ООО «Завод по производству судового электрооборудования «Сапфир»» с участием *General Electric* (США) [31].

Таким образом, «Роснефть» приложила немалые усилия для получения технологий, необходимых для производства высокотехнологичных судов на дальневосточной верфи. В случае реализации достигнутых соглашений «Звезда» сможет обеспечить в среднесрочной перспективе производство широкой линейки продукции. Однако в дальнейшем важно сосредоточиться на поиске собственных проектно-конструкторских решений, поскольку импорт технологий подразумевает солидные выплаты их поставщикам с каждой произведенной единицы, что не позволит предприятию успешно конкурировать на мировом рынке.

* * *

В ближайшей перспективе СК «Звезда» начнет выпуск среднетоннажных судов обеспечения и крупнотоннажных танкеров ледового класса, технология строительства которых уже имеется на верфи. В среднесрочной перспективе комплекс

сможет перейти к производству более сложных в техническом плане судов (СПГ-танкеров, офшорных судов, контейнеровозов и т.д.) за счет внедрения технологий, полученных от иностранных партнеров.

Ключевая проблема связана с недостаточностью числа заказов, что не позволяет предприятию перейти к крупносерийному производству. В обозримой перспективе наполнение портфеля заказов будет обеспечиваться преимущественно за счет российских нефтегазовых компаний. Ожидать крупных заказов от иностранных компаний не стоит, поскольку в существующих реалиях СК «Звезда» не в состоянии составить конкуренцию предприятиям Китая из-за отсутствия дешевых ресурсов, а Республики Корея – в части научно-технического и технологического опыта. В этой связи, как представляется, основной задачей СК «Звезда» на долгосрочную перспективу должно стать постепенное замещение иностранных технологий передовыми отечественными разработками. Для этого необходимо увеличить расходы на собственные НИОКР и развивать кооперацию с другими российскими проектно-конструкторскими бюро судостроения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Konyshov V., Sergunin A. The Arctic at the crossroads of geopolitical interests. *Russian Politics and Law*, 2012, vol. 50, no. 2, pp. 34-54.
2. Кравчук А.А. Транспортно-логистические возможности российской Арктики: современное состояние и перспективы развития. *Государственная служба*, 2017, т. 19, № 4 (108), сс. 113-119. [Kravchuk A.A. Transportno-logisticheskie vozmozhnosti rossiiskoi Arktiki: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya [Transport and logistics capabilities of the Russian Arctic: current state and prospects for development]. *Gosudarstvennaya sluzhba*, 2017, vol. 19, no. 4 (108), pp. 113-119.]
3. *Строим флот сильной страны*. [Building a fleet for a strong country (In Russ.)] Available at: <http://www.oaook.ru/about> (accessed 20.01.2018).
4. Гриванов Р.И., Гу Фанцзе. К вопросу о роли высокотехнологичного производства в обеспечении ускоренного развития региона: судостроение на Дальнем Востоке России и реализация Закона о свободном порте Владивосток. *Фундаментальные исследования*, 2016, № 11, сс. 166-170. [Grivanov R.I., Gu Fantsze. K voprosu o roli vysokotekhnologichnogo proizvodstva v obespechenii uskorennoy razvitiya regiona: sudostroenie na Dal'nem Vostoke Rossii i realizatsiya Zakona o svobodnom porte Vladivostok [To the issue of high-tech industries role in the accelerated development of the region: shipbuilding at the Far East of Russia and implementation of the free port Vladivostok Law]. *Fundamental Research*, 2016, no. 11, pp. 166-170.]
5. *Постановление Правительства Российской Федерации от 28 января 2016 г. № 43 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Большой Камень»*. [Decree of the Government of the Russian Federation of January 28, 2016 no. 43 «On the creation of the Territory of advanced social and economic development «Bolshoy Kamennyy»» (In Russ.)] Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_193235 (accessed 20.01.2018).
6. *Проекты трех этапов I очереди верфи «Звезда» одобрены Главгосэкспертизой*. [The projects of the three sub-stages of the first stage of the «Zvezda» shipyard were approved by Glavgosexpertiza (In Russ.)] Available at: <https://www.eastrussia.ru/news/proekty-trekh-etapov-i-ocheredi-verfi-zvezda-odobreny-glavgosexpertizoy/> (accessed 20.01.2018).
7. *Строительство судостроительного комплекса «Звезда»*. [Construction of the shipbuilding complex «Zvezda» (In Russ.)] Available at: <http://dcss.ru/projects/кoc-оao-dvz-zvezda> (accessed 20.01.2018).
8. *Создание судостроительного кластера на юге Приморского края*. [Creation of a shipbuilding cluster in the South of Primorye territory (In Russ.)] Available at: <http://tass.ru/ekonomika/45447441> (accessed 29.08.2018).
9. *СК «Звезда» станет главным центром судостроения*. [SC «Zvezda» will become the main center of shipbuilding (In Russ.)] Available at: http://www.i-mash.ru/news/nov_otrasl/74934-neftegazovye-kompanii-ispytyvajut-potrebnost-v.html (accessed 29.08.2018).

10. Сечин: для улучшения показателей СК “Звезда” нужно больше заказов. [Sechin: to improve the indicators of SC “Zvezda” we need more orders (In Russ.)] Available at: <https://www.infox.ru/news/277/economy/company/182992-secin-dla-ulucsenia-pokazatelej-sk-zvezda-nuzno-bolse-zakazov> (accessed 20.01.2018).
11. Судостроительный завод “Звезда” полностью обеспечен заказами до 2029 года. [Shipbuilding plant “Zvezda” is fully provided with orders until 2029 (In Russ.)] Available at: <https://ria.ru/economy/20171228/1511864147.html> (accessed 20.01.2018).
12. Путин: нефтяные компании должны увеличить количество заказов на СК “Звезда”. [Putin: oil companies should increase the number of orders for SC “Zvezda” (In Russ.)] Available at: <https://ria.ru/economy/20170908/1502044096.html> (accessed 20.01.2018).
13. “Звезда” все же построит пять танкеров для “Совкомфлота”. [“Zvezda” will eventually build five tankers for “Sovcomflot” (In Russ.)] Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3421579> (accessed 20.01.2018).
14. Заказ южнокорейских танкеров не повредит российским верфям. [Order of South Korean tankers will not damage Russian shipyards (In Russ.)] Available at: <https://vz.ru/economy/2017/9/7/885955.html> (accessed 20.01.2018).
15. Евдокимов Г.П., Высоккая Н.А. Судостроение в Арктике и Государственная программа развития судостроения в РФ на 2015–2030 гг. *Морской сборник*, 2014, т. 2006, № 5, сс. 54–59. [Evdokimov G.P., Vysotskaya N.A. Sudokhodstvo v Arktike i Gosudarstvennaya programma razvitiya sudostroeniya v RF na 2015–2030 gg. *Morskoi sbornik*, 2014, vol. 2006, no. 5, pp. 54–59.]
16. Первый построенный на Дальнем Востоке танкер ледового класса РН Сахалин спустили на воду в Находке. [The first ice-class tanker RN Sakhalin built in the Far East was launched in Nakhodka (In Russ.)] Available at: <http://neftegaz.ru/news/view/128258-Pervyj-postroennyj-na-Dalnem-Vostoke-tanker-ledovogo-klassa-RN-Sahalin-spustili-na-vodu-v-Nahodke> (accessed 20.01.2018).
17. Sevastyanov S., Kravchuk A. The Russian approach to national security in the Arctic. *The Korean Journal of Defense Analysis*, 2017, vol. 29, no. 1, pp. 131–149.
18. Sevastyanov S. Hopes and realities in relations between Russia and Japan: is a breakthrough possible? *East Asia: An International Quarterly*, 2017, vol. 34, no. 1, pp. 39–62.
19. Мозиас П.М. Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития. *Общество и государство в Китае*. Т. XLIII, ч. 2. Кобзев А.И. и др., ред. Москва, ИВ РАН, 2013, сс. 424–456. [Mozias P.M. Morskoe khozyaistvo Kitaya: tendentsii i problemy razvitiya [China’s marine economy: trends and development problems]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae*. Vol. XLIII, part 2. Kobzev A.I. et al, eds. Moscow, Institute of Oriental Studies of RAS, 2013, pp. 424–456.]
20. Богданов К. Корейское судостроение: бежать, чтобы остаться на месте. Москва, РСМД, 2013. [Bogdanov K. Koreiskoe sudostroenie: bezhat’, chtoby ostat’sya na meste [Korean shipbuilding: run to stay in place]. Moscow, RIAC, 2013]. Available at: http://russiancouncil.ru/analytiks-and-comments/analytiks/koreyskoe-sudostroenie-bezhat-chtoby-ostat-sya-na-meste/?sphrase_id=472740 (accessed 20.01.2018).
21. Китайский интеграл Роснефти. [Chinese integral of Rosneft (In Russ.)] Available at: <http://expert.ru/2016/06/26/kitajskij-integral-rosnefti> (accessed 20.01.2018).
22. “Роснефть” привлекает производителей уникального оборудования для СК “Звезда”. [“Rosneft” attracts Chinese producers of equipment for the SC “Zvezda” (In Russ.)] Available at: <https://www.rosneft.ru/press/releases/item/180719/> (accessed 20.01.2018).
23. Китайский госконцерн CCCC осуществит III этап строительства сухого дока и поставку кранов на ДВЗ “Звезда”. [Chinese state concern CCCC will carry out construction of the third stage of dry dock and supply of cranes to SC “Zvezda” (In Russ.)] Available at: <http://interfax-russia.ru/FarEast/news.asp?id=899102&sec=1679> (accessed 20.01.2018).
24. Реутов Д., Черкашин П. Южная Корея и развитие шельфового судостроения на Дальнем Востоке России. Москва, РСМД, 2014. [Reutov D., Cherkashin P. *Yuzhnaya Koreya i razvitie shel'fovogo sudostroeniya na Dal'nem Vostoke Rossii* [South Korea and development of offshore shipbuilding in the Far East of Russia]. Moscow, RIAC, 2014] Available at: http://old.russiancouncil.ru/inner/?id_4=3613#top-content (accessed 20.01.2018).
25. Генконсул Республики Корея во Владивостоке Ли Сок Пэ: “Корейским судостроителям пока не до инвестиций в Приморье”. [Consul General of the Republic of Korea in Vladivostok Lee Sok Paе: “Korean shipbuilders are not yet up to investments in Primorye” (In Russ.)] Available at: <http://portnews.ru/comments/2160> (accessed 20.01.2018).
26. “Роснефть” и Hyundai Samho Heavy Industries укрепляют технологическое сотрудничество. [“Rosneft” and Hyundai Samho Heavy Industries Strengthen Technological Cooperation (In Russ.)] Available at: <https://www.rosneft.ru/press/releases/item/186799> (accessed 20.01.2018).
27. South Korea Agrees to Take Part in Joint Development Projects in Russia’s Far East. Available at: http://english.hani.co.kr/arti/english_edition/e_international/819159.html (accessed 20.01.2018).
28. Южнокорейское судостроение оказалось в глубоком кризисе. [South Korean shipbuilding fell in a deep crisis (In Russ.)] Available at: <https://rg.ru/2016/02/04/iuzhnokorejskoe-sudostroenie-okazalos-v-glubokom-krizise.html> (accessed 20.01.2018).
29. Daewoo Shipbuilding Clinches Huge Order for 15 Ice-breaking LNG Carriers from Yamal LNG of Russia. Available at: <http://newsworld.co.kr/detail.htm?no=1375> (accessed 20.01.2018).

30. “ДЦСС” и совместное предприятие “Звезда Морские Технологии” подписали Соглашение по управлению проектами. [“FESC” and joint venture “Zvezda Morskiye Tekhnologii” signed the agreement on project management (In Russ.)] Available at: <https://www.rosneft.ru/press/releases/item/183437> (accessed 20.01.2018).
31. “Роснефть” и GE расширяют сотрудничество в судостроении и технологиях. [“Rosneft” and GE will expand cooperation in shipbuilding and technology (In Russ.)] Available at: <https://ria.ru/economy/20170130/1486771872.html> (accessed 20.01.2018).

ARCTIC AND DEVELOPMENT OF FAR EASTERN CLUSTER OF RUSSIAN SHIPBUILDING

(World Economy and International Relations, 2019, vol. 63, no. 1, pp. 88-93)

Received 22.01.2018.

Aleksey A. KRAVCHUK (zkv3krava@mail.ru),

Far Eastern Federal University (FEFU), 8, Sukhanova str., Vladivostok, 690091, Russian Federation.

Successful implementation of the majority of Russian projects in the Arctic requires a great number of ice-class vessels that are able to operate freely in the Arctic Ocean. Over the last couple of years Russian companies placed a large amount of orders for building vessels, which meet the requirements of the IMO Polar Code, on foreign shipyards. The fact exemplifies that at the moment Russia does not have enough ice-class vessels to expand its economic activity in the region. This article is devoted to the study of the development of civil shipbuilding in Russia. The author will consider the ongoing project of “Zvezda” shipbuilding complex that is to be realized in the Russian Far East. The paper provides comprehensive analysis of the main problems that threaten successful implementation of the project. One of them is that today “Zvezda” shipyard does not have enough commercial orders that prevents it from starting serial production of vessels and equipment for them. Author suggests that this problem cannot be solved without regulatory measures of the Russian Government. Another problem is that the Far Eastern shipbuilding complex lacks necessary technological experience in constructing sophisticated vessels (container ships, LNG-tankers and offshore platforms), which are in great demand in the Arctic. Thus, to overcome this challenge “Zvezda” shipyard needs to strengthen cooperation with the top shipbuilding companies in the world. While Western powers imposed sanctions against Russia, the leadership of “Zvezda” complex was forced to seek its partners in the Asia Pacific Region. As a result, today “Zvezda” shipyard in close cooperation with companies from China, the Republic of Korea and Singapore has established a number of joint ventures in the Russian Far East that will provide it with necessary technologies in short-term perspective. However, the import of foreign technologies makes products of the Russian shipbuilding complex more expensive and less competitive. From the author’s point of view, to solve that problem “Zvezda” should increase research and development expenditures, and its primary task for a long-term perspective should be to replace foreign technologies with domestic ones.

Keywords: Russia, Arctic, maritime navigation, Northern Sea Route, international cooperation, Russian Far East, shipbuilding.

About author:

Aleksey A. KRAVCHUK, Cand. Sci. (Political Science).

DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-88-93