



Судостроительный комплекс «Звезда»: глобальный контекст и народнохозяйственные результаты проекта

И.И. Сечин

ПАО «НК «Роснефть»»

Данная статья развивает и дополняет положения предыдущей работы автора, посвящённой проекту «Восток Ойл» и опубликованной в журнале университета имени Губкина. Предметом настоящей статьи является проект создания и развития судостроительного комплекса «Звезда», без разработки и реализации которого были бы невозможны ни освоение нефтегазоносной провинции «Восток Ойл», ни выход на принципиально иной уровень транспортно-логистических возможностей Северного морского пути (СМП). По большому счету без новых производственных мощностей «Звезды» оказалось бы невозможным освоение российской Арктики и дальнейшее движение экономики России на Восток. В статье показана значимость как самого проекта «ССК «Звезда», так и предшествующих проекту стратегических решений, увязывающих в единое целое развитие Северного морского пути, освоение месторождений проекта «Восток Ойл», создание инвестиционных и технологических предпосылок долгосрочной стратегии России, ориентированной на решение как социально-экономических задач, так и задач в сфере обороны и безопасности. Также в статье приведены количественные оценки мультипликативных эффектов по итогам реализации проекта «ССК «Звезда».

Ключевые слова: Россия, «Роснефть», Арктика, Северный морской путь (СМП), «Восток Ойл», ССК «Звезда», экономика, инфраструктура, нефть, капитальные затраты, мультипликативные эффекты, грузооборот, ледокольный флот, сухой док.

В статье находит дальнейшее развитие идея о наличии в экономике и энергетике России потенциала роста, значимого не только с позиции внутренних возможностей, но и с точки зрения развития мировой экономики и энергетики. Если в предыдущей статье (Сечин 2023) в качестве такой возможности рассматривался масштабный проект в сфере добычи

УДК: 338.45:622,629.12

Поступила в редакцию: 10.03.2024

Принята к публикации: 05.04.2024

углеводородов, известный под названием «Восток Ойл», в данной статье рассматривается не менее масштабный инфраструктурный проект судостроительного комплекса «Звезда», имеющий стратегическое значение для развития судоходства по Северному морскому пути в интересах России. Без новых производственных мощностей «Звезды» оказалось бы невозможным освоение российской Арктики и дальнейшее движение экономики России на Восток.

Научная новизна исследования заключается в том, что в нём показана значимость как самого проекта «ССК «Звезда», так и предшествующих проекту стратегических решений, увязывающих в единое целое развитие Северного морского пути, освоение месторождений проекта «Восток Ойл», создание инвестиционных и технологических предпосылок долгосрочной стратегии России, ориентированной на решение как социально-экономических задач, так и задач в сфере обороны и безопасности.

Россия позиционируется в статье не только как незаменимая часть мировой экономики, но и как важный драйвер её роста и развития. Традиционный для научной литературы взгляд на Россию как на страну, которая интегрируется в мировую экономику, не позволяет в полной мере оценить незаменимость российской экономики. Более того, беспрецедентный масштаб западных санкций говорит о том, что их инициаторы допускают возможность «отмены» российской части мировой экономики. Если в политологической литературе уже достаточно много публикаций о невозможности такой «отмены» (Цыганков 2023), то для экономической науки идея о спасительной роли России остаётся новой¹.

В качестве основного научного метода в статье используется анализ кейсов. Выбираются российские проекты, имеющие значение для развития не только отечественной, но и мировой экономики. В данном случае, выбран кейс «ССК Звезда» в его связке с проектом «Восток Ойл» и развитием Северного морского пути. В статье проводится комплексный анализ этого комплекса, включающий в себя не только экономическое, но и геополитическое измерение данного проекта.

В первой части статьи рассматривается стратегическая значимость Арктики для России, во второй части – национальное и международное значение Северного морского пути, а также геополитические вызовы, с которыми Россия сталкивается в Арктике. Статья завершается подробным рассмотрением истории развития «ССК Звезда», анализом экономического и геополитического значения данного проекта для России.

Движение России на Восток, как известно, было предсказано ещё М.В. Ломоносовым его знаменитой фразой о том, что могущество России будет приращать Сибирью. Причём в более полном варианте знаменитое изречение звучит

¹ Сечин И.И. Новый мировой энергорынок: крестовый поход против российской нефти и где "Ноев ковчег"? : докл. на XXV Петерб. междунар. эконом. форуме, СПб., 18 июня 2022 г. URL: https://www.rosneft.ru/upload/site1/attach/spief_2022/_PRESENTATION_TO_THE_SPIEF_REPORT.pdf (Дата обращения: 05.04 2024)

сегодня особенно пророчески: «...российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном...». Северный Ледовитый океан и Арктика сегодня действительно становятся основными составляющими этого предсказанного более двух с половиной веков назад приращения могущества России.

Стратегическая значимость Арктики для России и развитие Северного морского пути

Территория России, расположенная на севере Евразии, протянулась на тысячи километров и 11 часовых поясов от границы с Норвегией на западе до Тихого океана на востоке. Нашему государству понадобилось более шести веков, чтобы включить это огромное пространство в свой состав. Российская Арктика и Дальний Восток омываются водами Северного Ледовитого и Тихого океанов, здесь Россия имеет самую протяжённую береговую линию в мире. Наличие богатых запасов разнообразных природных ресурсов делает Арктическую зону и Дальний Восток особенно значимыми для страны, однако суровые климатические условия затрудняют хозяйственное освоение этих обширных территорий (Богданов, Бресткин, Бузев. и др. 2006).

По оценке геологической службы США, в Арктическом регионе сосредоточены не менее 13% мировых запасов нефти, 30% – природного газа, а также залежи золота, алмазов, меди, никеля, угля и других ресурсов, в том числе редкоземельных элементов. Из них не менее половины находятся «на российской территории».

По данным Минприроды Российской Федерации, в настоящее время запасы углеводородов в Арктике составляют 7,3 млрд тонн нефти и 55 трлн куб. м газа (Орлова, Захаров 2022)². Один из наиболее ресурсообеспеченных районов Арктики – Западно-Сибирский нефтегазодобывающий район, на сегодняшний день являющийся главным производителем природного газа в мире и важной нефтедобывающей базой. Уренгойское месторождение считается вторым крупнейшим в мире газовым месторождением на суше, а его доля в совокупных мировых запасах природного газа составляет около 4,9%³. Среди крупнейших нефтегазовых месторождений в Арктике рассматривают также районы Восточно-Баренцевский, Южно-Карский, Лаптевский, Восточно-Сибирский и Чукотский. Именно на западе арктического шельфа сосредоточен основной запас ресурсов – 94% от общего объёма⁴.

² Проект-Арктика / ЦДУ ТЭК.11.08.2022. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2022/6/1031/. (Дата обращения: 21.12.2023).

³ Мировые запасы и ресурсы / ЦДУ ТЭК. 13.05.2022. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2022/3/1002/#:~:text=Доказанные%20запасы%20газа,%2C%20составили%2020 (Дата обращения: 21.12.2023); ПАО «Газпром», «Уренгойское месторождение». URL: <https://www.gazprom.ru/projects/urengoyskoye/> (Дата обращения: 05.04 2024)

⁴ Нефтегазовый клондайк Арктики / ЦДУ ТЭК. 14.02. 2019. URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/issue/2018/12/545. (Дата обращения: 05.04 2024)

Освоение Россией арктического пространства существенно усилит её позицию на мировых рынках как ключевого поставщика сырьевых и энергетических ресурсов, а также обеспечит ими российскую экономику на перспективу не менее 100–150 лет.

Добраться до северных и восточных территорий России можно как из глубины материка, так и с моря. Водный транспорт всегда являлся самым дешёвым видом грузового сообщения, поэтому русские первопроходцы, наряду с сухопутными маршрутами, издавна пытались проложить Северный морской путь (СМП).

Морское сообщение в российской Арктике привлекательно, потому что СМП – это кратчайший водный путь из европейской части России на её Дальний Восток, и из Европы в Юго-Восточную Азию, в том числе в Китай.

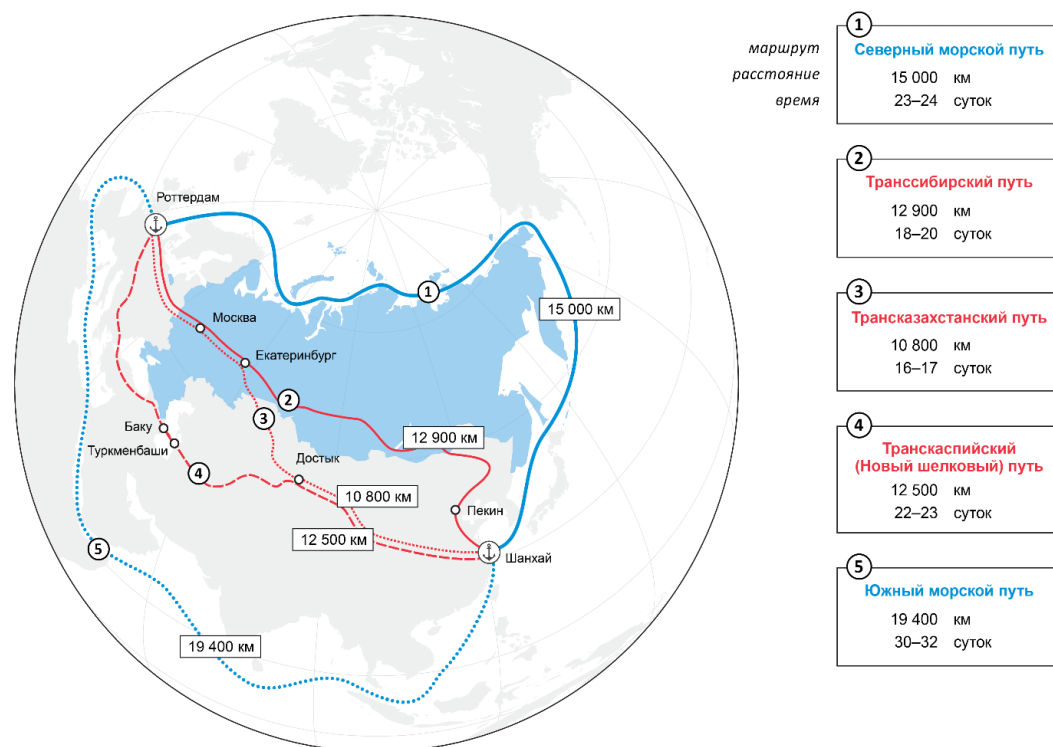


Рисунок 1. СМП и альтернативные трансевразийские маршруты

Figure 1. Northern Sea Route and alternative trans-Eurasian routes

Источник: ПАО «НК «Роснефть»

Расстояние от порта Мурманск до Владивостока (а также портов Японии) по СМП составляет около 11 000 км (5,8 тыс. миль), в то время как протяжённость южного маршрута через Суэцкий канал почти в два раза больше – около 23 000 км (12,5 тыс. миль), а длительность морского перехода занимает около

23 и 40 дней соответственно (Bulis, Skapars 2014). Для перевозок грузов между Роттердамом и Шанхаем соотношение расстояний и сроков транспортировки оказывается также в пользу Северного морского пути (15 000 км и 23 дня пути) по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал (19 400 км и 32 дня пути). Транспортировка по СМП обходится дешевле, чем по южному маршруту (Зефиров, Тимошилова 2023). Поэтому обеспечение бесперебойного круглогодичного функционирования СМП является значимым не только для России, но и для мирового грузопотока (Орлова, Захаров 2022; Приставка, Ганич, Рогалева, Макаров 2020). По имеющимся оценкам, доля России в мировых морских перевозках за счет транзитных перспектив СМП, может быть увеличена почти в два раза.

Использование СМП способно значительно улучшить транспортную доступность многих внутренних российских районов и таким образом повысить общую транспортную связанность России. Многие большие реки России текут в меридиональном направлении. Задействовав речной транспорт в обоих направлениях, можно разгрузить Восточный железнодорожный полигон – Транссиб и БАМ, отсрочить необходимость прокладки дорог и строительства мостов в широтном направлении. В связи с глобальным геополитическим сдвигом и переориентацией российских внешнеторговых контактов на восток, мощности Транссиба и БАМа уже в 2022 г. стали недостаточными.

Протяжённость самого сложного северного участка пути от Карских Ворот (пролив между о. Новая Земля и о. Вайгач, соединяющий Печорское и Карское моря) до бухты Провидения (полуостров Чукотка), по меркам морских путей, небольшая – около 5,6 тыс. км, однако период летней навигации в Северном Ледовитом океане и на севере Тихого океана является весьма коротким – не более 4 месяцев (с июля по конец октября).

Радикальный прогресс в транспортном освоении Севера произошёл в XX в. с началом постройки и использования ледокольного флота и особенно – атомного флота. В 1959 г. в СССР был принят в эксплуатацию первый в мире атомный ледокол «Ленин». Но только ввод в строй в 1975 г. атомного ледокола «Арктика» доказал возможность круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

На фоне экономических проблем, последовавших за распадом Советского Союза, развитие Арктики и арктического флота надолго ушло из фокуса внимания. Однако по мере экономического развития России, в том числе освоения новых месторождений полезных ископаемых на севере, и особенно после введения Западом санкций в 2014 г. необходимость развития СМП стала очевидной.

Учитывая складывающуюся геополитическую ситуацию в мире важно подчеркнуть значимость СМП и активного освоения Арктики не только для целей долгосрочного развития российской экономики, но и для обеспечения безопасности страны.



Рисунок 2. СМП и южный маршрут
Figure 2. Northern Sea Route and Southern Route

Источник: НИУ ВШЭ, "Российская газета"⁵.

Внутреннее и международное значение Северного морского пути

В Арктической зоне России сосредоточены огромные запасы полезных ископаемых, которые формируют стратегический резерв Российской Федерации.

Северные месторождения относительно традиционных имеют более высокую себестоимость добычи и расположены в более суровых природных условиях, но по мере истощения ресурсов зрелых нефтегазовых проектов в Западной Сибири добыча углеводородов постепенно смещается на север.

ПАО «НК «Роснефть» в 2004 г. начало освоение Ванкорского кластера нефтегазовых месторождений (Ванкорское, Лодочное, Тагульское и Сузунское). С 2020 г. на севере Красноярского края компанией осуществляется активная реализация крупнейшего в современности проекта по добыче углеводородов – «Восток Ойл».

С середины 2010-х гг. началось промышленное освоение Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения⁶. В 2010 г. Правительством Российской Федерации был принят Комплексный план по развитию производства

⁵ Задера С. Грузы с железной дороги перенаправят на Северный морской путь // Российская газета. Федеральный выпуск: №181(8829), 16.08. 2022.

⁶ Южно-Тамбейское ГМ (газовое месторождение). Проект "Ямал СПГ" / B2B Global. URL: <https://bbgl.ru/station/1036> (Дата обращения: 04.04.2024); НОВАТЭК ведёт работу по освоению юрских залежей Южно-Тамбейского месторождения // Neftgaz.ru. 04.05.2023. URL: <https://neftgaz.ru/news/dobycha/778782-novatek-vedet-rabotu-po-osvoeniyu-yurskikh-zalezhey-yuzhno-tambeyskogo-mestorozhdeniya> (Дата обращения: 04.04.2024)

сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал. В 2017 г. компания «НОВАТЭК» начала производство сжиженного природного газа на предприятии «Ямал-СПГ». Поставки планировались в том числе и в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по СМП, а в зимний период отсутствия навигации по СМП предполагалась перевалка в Европе.

В настоящее время СМП является незаменимым для перевозки полезных ископаемых, добываемых в Арктике: нефти, СПГ, угля и руды – для развития северных территорий и осуществления программы «северного завоза», для экспортных и транзитных грузовых перевозок (Бородкин, Грихно 2021).

С учётом этих потребностей и новых возможностей в России были приняты государственные программы развития СМП, а в 2022 г. Правительством Российской Федерации был утверждён комплексный План развития Северного морского пути на период до 2035 г.⁷ План предусматривает развитие как экспортной, так и каботажной грузовой базы СМП, производственной базы, грузового и ледокольного флотов, береговой и материковой транспортной и энергетической инфраструктуры. В целях безопасности судоходства по СМП будет создана арктическая спутниковая группировка и аварийно-спасательная инфраструктура, запланировано развитие гидрографического, гидрометеорологического, медицинского и кадрового обеспечения. Все элементы СМП должны быть охвачены цифровизацией.

В настоящее время сквозная активность СМП составляет 9–10 месяцев в году, запуск круглогодичной навигации на восточном направлении в соответствии с планами «Росатома» ожидается в 2024 г.⁸ Грузооборот по СМП постоянно растёт. В 1998 г. было перевезено 1,4 млн т грузов, в 2018 г. – 19,6 млн т, в 2021 г. грузопоток достиг 34,9 млн т, превысив целевой уровень на 2,9 млн т⁹. По оценкам «Росатома» и Министерства развития Дальнего Востока и Арктики, объем перевозок по СМП в 2022 г. составил 34 млн т, в 2023 г. – 36,2 млн т, а в 2024 г. достигнет 72 млн т¹⁰. Ключевой прирост наполнения грузопотока в 2024 г. должен обеспечить запуск проектов «Восток Ойл» ПАО «НК «Роснефть» и «Арктик СПГ 2» ПАО «НОВАТЭК». Согласно Плану развития СМП грузооборот СМП в 2030 г. должен вырасти до 150 млн т, 2035 г. – до 220 млн т.

⁷ План развития Северного Морского пути до 2035 года». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/>; <http://government.ru/docs/46171/> (Дата обращения: 04.04.2024)

⁸ «Росатом» и «Новатэк» в начале 2024 года запустят круглогодичную навигацию на Севморпути» // Страна «Росатом», 19.05.2023. URL: <https://strana-rosatom.ru/2023/05/19/rosatom-i-novatek-v-nachale-2024-goda-z/#>. (Дата обращения: 04.04.2024)

⁹ Грузооборот Севморпути в 2021 году: рост сверх ожиданий // Инвестиционный портал Арктической зоны России. 16.03.2022 г. URL: <https://arctic-russia.ru/article/gruзоoborot-sevmorputi-v-2021-godu-rost-sverkh-ozhidaniy/> (Дата обращения: 04.04.2024).

¹⁰ Минвостокразвития: объём грузоперевозок по СМП в 2024 году может вырасти до 72 млн тонн // Информационное агентство ТАСС. 07.12.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19481089> (Дата обращения: 04.04.2024); Исторический рекорд Севморпути: объём грузоперевозок за 2023 год превысил 36,254 млн тонн // Департамент коммуникаций Госкорпорации «Росатом». 10.01.2024. URL: <https://www.rosatom.ru/journalist/news/istoricheskiy-rekord-sevmorputi-obem-gruzoperevozok-za-2023-god-prevysil-36-254-mln-tonn/>.

По предварительным оценкам, успешная реализация заявленных инвестиционных проектов в российской Арктике обеспечит прирост ВВП до 2035 г. на 30 трлн рублей (Новак 2023).

Обязательным условием роста перевозок по СМП является наличие соответствующего флота – в первую очередь, ледокольного, а также грузового и обеспечивающего (Комков, Селин, Цукерман 2014). Для сопровождения перевозок в акватории СМП в настоящее время работает семь атомных ледоколов, три из которых – «Арктика», «Сибирь» и «Урал» проекта 22220 – являются самыми мощными и современными в мире¹¹. Их дополняют четыре ледокола предыдущего поколения («Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач»), атомный контейнеровоз «Севморпуть». Более 30 судов различного типа, в том числе ледокольные, обслуживают СМП и порты. Однако уже сегодня ясно, что с учётом длительных сроков строительства судов дефицит флота ледового класса может стать ограничителем роста запланированного на 2030 г. объёма грузопотока по СМП¹². План развития СМП предусматривает строительство флота для проекта по освоению нефтяных месторождений «Восток Ойл», для проектов производства сжиженного природного газа «Арктик СПГ», для угольного проекта «Северная звезда», для горнорудного проекта «Горнодобывающая компания Баимская», для обеспечения «северного завоза». Всего для работы на СМП запланирована постройка до 2035 г. 50 судов – ледоколов и различных судов ледового класса. На Балтийском заводе идёт строительство двух атомных ледоколов проекта 22220, а на судостроительном комплексе (ССК) «Звезда» строится совершенно новый головной атомный ледокол проекта 10510 «Лидер».

Помимо флота для функционирования СМП необходима инфраструктура. Дополнительно к существующим объектам федеральной транспортной инфраструктуры продолжается строительство новых объектов. Это порт «Бухта Север», который обеспечит загрузку более 26 млн тонн, терминал «Утренний» – 21,5 млн тонн, терминал «Енисей» – 4,5 млн тонн. Строительство портовой инфраструктуры ведётся с учетом повышенных требований к охране окружающей среды в арктической зоне, в частности обеспеченности приемными сооружениями по переработке сточных вод и нефтесодержащих жидкостей (Багдасарян 2020).

Проект развития СМП соединяет в себе хозяйственные и научно-технические результаты большинства видов деятельности. Свой вклад в СМП вносят добывающие отрасли, далее по производственной цепочке следуют обрабатывающие отрасли, отрасли бизнес-инфраструктуры – банки, финансовые

¹¹ В Росатоме назвали ледоколы проекта 22220 самыми высоколокализованными судами // Информационное агентство ТАСС. 19.10.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/19065417?ysclid=lnxb722758401380935> (Дата обращения: 04.04.2024).

¹² В Минвостоке допустили снижение плана по поставкам грузов в Арктике // РБК. 07.09.2023. URL: https://www.rbc.ru/business/07/09/2023/64f87a3c9a7947d73b6429c3?from=from_main_6. (Дата обращения: 04.04.2024)

и страховые услуги. Проект использует достижения передовой науки, медицины, образования и культуры, вовлекает в хозяйственную деятельность и поддерживает коренные народы Севера.

СМП является важной транспортной артерией для обеспечения круглогодичного функционирования северных территорий, для выполнения задач «северного завоза».

Для стимулирования перевозок по СМП внутри России в 2022 г. была запущена регулярная каботажная линия между Мурманском и Камчаткой с субсидированным тарифом. Основными грузами здесь являются несырьевые: продукция сельского хозяйства, рыболовства и обрабатывающей промышленности, в том числе машины, оборудование и строительные материалы для реализации инвестиционных проектов в Арктике. Существенную часть грузооборота составляют контейнерные перевозки (Журавель 2023).

СМП является важной транспортной артерией для доставки рыбной продукции как с Дальнего Востока на Запад России (для обеспечения внутреннего рынка), так и в обратном направлении (для экспорта рыбной продукции «на Восток») (Пономаренко 2022).

По СМП можно перевозить контейнеры с различной продукцией из Китая в Россию. Для повышения эффективности грузоперевозки должны носить двусторонний характер, что может обеспечивать использованием контейнеров для экспортных поставок российской продукции в КНР

7 июля 2023 г. начал работать регулярный сервис контейнерных перевозок через СМП между Россией и Китаем. В первый рейс из Санкт-Петербурга в Шанхай был отправлен китайский контейнеровоз усиленного ледового класса, с грузом продукции деревообрабатывающих предприятий Северо-Запада России¹³.

В 2022 г. Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин дал поручение начать активное строительство Северного широтного хода, который позволит разгрузить БАМ и Транссиб, что принципиально важно с учётом переориентации на восток основных экспортных ресурсов России. С учётом перспектив развития речных перевозок и Северного широтного хода СМП станет частью комплексной транспортной инфраструктуры севера России¹⁴.

В транспортном использовании СМП сходятся воедино интересы большинства стран Азии и Европы. Поскольку СМП можно использовать для контейнерных перевозок, то СМП предоставляет прекрасную возможность международного транзита товаров между Европой и странами Азии – Индии, Китая

¹³ Росатом окажет поддержку новому сервису контейнерных перевозок между Россией и Китаем через СМП / Департамент коммуникаций Госкорпорации «Росатом». 07.07.2023. URL: <https://rosatom.ru/journalist/arkhiv-novostey/rosatom-okazhet-podderzhku-novomu-servisu-konteynerykh-perevozok-mezhdu-rossiei-i-kitaem-cherez-smp> (Дата обращения: 04.04.2024)

¹⁴ Заседание Совета по стратегическому развитию и национальным проектам / Информационный ресурс Президента России. 15.12.2022. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/70086> (Дата обращения: 04.04.2024)

и Южной Кореи. Наблюдается растущий интерес к СМП со стороны Индии и государств Юго-Восточной Азии, в частности к созданию трансарктической контейнерной линии и строительству портовых мощностей и перерабатывающих предприятий на Северном морском пути (Пазовский 2001).

Притязания извне и потенциальные угрозы

Россия имеет заинтересованность в освоении Арктики и движении по Северному морскому пути, что вызывает противодействие со стороны США, которые намерены взять СМП под свой контроль, как они это сделали с большинством мировых путей. Аналитический центр RAND Corporation предлагает Минобороны США обеспечить присутствие в регионе военно-морского флота и береговой охраны США на постоянной основе¹⁵. Несмотря на отсутствие ледокольного флота, США располагают значительными возможностями для военного противостояния в Арктике. США имеют более 70 подлодок, сотни кораблей ВМС и Береговой охраны, мощные системы слежения и разведки. Северные страны предоставляют свои порты в распоряжение вооружённых сил США. Береговая охрана США намерена запустить новый класс боевых ледоколов, так называемых арктических сторожевых катеров, предназначенных для стратегического противостояния в ледовых регионах. По данным Главного контрольного управления США, общая приблизительная стоимость программы создания арктических сторожевых катеров увеличилась с \$ 9,8 млрд в 2018 г. до \$ 13,3 млрд в 2021 г.¹⁶

В октябре 2022 г. администрация Дж. Байдена опубликовала новую арктическую стратегию, в которой национальная безопасность была названа главным приоритетом США в регионе, опередив экологию, экономическое развитие и международное сотрудничество, при этом межправительственное сотрудничество с Россией не рассматривается, как возможное¹⁷.

В декабре 2023 г. США в одностороннем порядке расширили границы своего континентального шельфа, тем самым заявив о своих притязаниях на новые территории площадью около 1 млн км², расположенные в Арктике и в Беринговом море вблизи границ России¹⁸.

¹⁵ Report on the Arctic Capabilities of the U.S. Armed Forces / RAND Corporation. 2023. URL: https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR1600/RR1638-1/RAND_RRA1638-1.pdf (Дата обращения: 04.04.2024)

¹⁶ Mauldin W. To Build Ships That Break Ice, U.S. Must Relearn to Cut Steel // Wall Street Journal. 17.09.2023. URL: <https://www.wsj.com/politics/national-security/to-build-ships-that-break-ice-u-s-must-relearn-to-cut-steel-da8c797f> (Дата обращения: 04.04.2024)

¹⁷ National strategy for the Arctic Region / Исполнительный офис президента США. 10.2022. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf>. (Дата обращения: 04.04.2024); Mauldin W., Cullison A. America's Military Trails Russia and China in Race for the Melting Arctic // Wall Street Journal. 30.07.2023. URL: <https://www.wsj.com/politics/national-security/to-build-ships-that-break-ice-u-s-must-relearn-to-cut-steel-da8c797f> (Дата обращения: 04.04.2024)

¹⁸ Bochove D. US Claims Huge Chunk of Seabed Amid Strategic Push for Resources // Bloomberg. 22.12.2023. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-22/us-claims-huge-chunk-of-seabed-amid-strategic-push-for-resources> (Дата обращения: 04.04.2024).

После вступления Швеции и Финляндии в НАТО России придётся в одиночку противостоять блоку НАТО в международном Арктическом совете.

Весьма невысокая плотность населения Сибири и Дальнего Востока существенно уменьшается при движении на север. Сообразно плотности населения изменяются также интенсивность экономической деятельности на территориях. В климатических условиях российской Арктики, учитывая размеры территории и малочисленность населения, невозможно ставить и решать задачи значимого повышения плотности населения и интенсификации экономической деятельности без развития инфраструктуры и повышения доступности региона». Дисперсный характер расселения и зачастую вахтовый характер организации труда в таких условиях являются преобладающими и неизбежными. Единственным экономическим средством реального упрочения столь разреженной территории является создание и интенсивное круглогодичное использование мощного инфраструктурного и производственного каркаса, основой которого должен стать Северный морской путь.

В 2022 г. правительство одобрило законопроект, запрещающий заход в северные территориальные воды России любых иностранных военных кораблей. Таким образом, СМП фактически стал внутрироссийским. Для охраны северных границ формируется российская арктическая военная группировка.

Проект «Звезда» как краеугольный камень инфраструктурного каркаса России

Судостроительный комплекс «Звезда» (ССК «Звезда») – российское судостроительное предприятие, находящееся в городе Большой Камень Приморского края.

В настоящее время это главное предприятие судостроительной промышленности на Востоке России и самая современная гражданская верфь в нашей стране. Наличие собственной верфи позволяет России снизить влияние и риски санкционных ограничений на поставку судов, высокотехнологичного бурового оборудования и морской техники со стороны недружественных стран.

Проект «Звезда» имеет стратегическое значение для экономики России и развития всей её производственной инфраструктуры. Продукция ССК «Звезда» делает возможным обеспечение многократного увеличения добычи полезных ископаемых в Арктической зоне России, а также качественного изменения статуса СМП, превращающегося в результате его насыщения соответствующей техникой в глобальный транспортно-логистический хаб, успешное функционирование которого будет способствовать экономическому развитию не только России, но и многих других стран мира.

Якорным заказчиком комплекса стало ПАО «НК «Роснефть», обеспечившее начальный пакет заказов. ПАО «НК «Роснефть» также заключило с АО «ДЦСС» эксклюзивное соглашение о размещении всех заказов на строительство новой

морской техники и судов на его мощностях. Кроме того, заказы получены от компаний «Росморпорт», «Совкомфлот», «Газпром» и «Атомфлот».

Стратегическое значение судовой верфи «Звезда» для развития отечественной экономики многократно возросло после введения западными странами масштабных антироссийских санкций, в частности ограничений на предоставление услуг по транспортировке и страхованию российской нефти, а также запрета на доступ к портам судам, заподозренным в нарушении режима санкций. Целью политики, проводимой недружественными странами, является лишение России возможности осуществлять морскую торговлю и, по сути, вернуть её в XVIII в. Для преодоления данной блокады российские компании вынуждены прибегать к использованию судов, зарегистрированных вне юрисдикции недружественных стран. В основном этот флот составляют устаревшие суда. По данным информационного сервиса VesselsValue, в конце июня 2023 г. средний возраст танкеров, перевозивших российскую нефть, составил 15,1 года¹⁹. В результате использование подобных судов сталкивается с ограничениями, вводимыми из-за проблем с безопасностью перевозок. Одновременно США усиливают давление на третьи страны и судовладельцев с целью ограничить перевозки российской нефти. В подобных условиях наиболее надёжным и оптимальным способом преодоления санкционной блокады является создание собственного танкерного флота. Строительство танкеров на судовой верфи «Звезда» по заказу отечественных нефтяных компаний становится стратегическим решением, способным обеспечить рост объёмов экспортных поставок российской нефти в средне- и долгосрочной перспективе.

Предыстория и ход реализации проекта «ССК «Звезда»

Строительные работы по возведению Дальневосточного завода по ремонту боевых кораблей Тихоокеанского флота «Звезда» были начаты в 1947 г. в Приморском крае на противоположном от Владивостока берегу Уссурийского залива, в бухте Большой Камень. В 1954 г. был сдан в эксплуатацию первый цех завода. Вокруг завода появился рабочий посёлок, который позже вырос в город Большой Камень (1989 г.). Завод специализировался на ремонте, переоборудовании и модернизации атомных подводных ракетноносцев Тихоокеанского флота.

В 2009 г. Председателем Правительства Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным были сформулированы основные задачи по строительству новых верфей на Дальнем Востоке, в частности по созданию в городе Большой Камень судостроительного комплекса «Звезда».

¹⁹ Longley A., Cheong S. Russia's Rusty Oil Tanker Fleet Sets Sail with Newer Ships // Bloomberg. 01.07.2023. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-07-01/russia-s-scrapheap-worthy-fleet-of-oil-tankers-gets-an-infusion-of-newer-ships> (Дата обращения: 04.04.2024).

Новая верфь, получившая название «Звезда DSME», была заложена в 2009 г. как совместное предприятие ОСК, которой принадлежало 80 % верфи и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, доля которой составляла 20 %. Предприятие должно было обеспечивать российские энергетические компании судами и морской техникой, необходимыми для реализации проектов по добыче углеводородов на континентальном шельфе. В производственные планы верфи входило строительство высокотехнологичных крупнотоннажных судов, в том числе танкеров ледового класса, элементов морских и наземных нефтегазовых сооружений, а также судов обслуживающего флота.

В 2013 г. по итогам совещания «О перспективах развития отечественного гражданского судостроения» Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин поручил создать на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта судостроительный и промышленный кластер по строительству судов и морской техники для освоения шельфовых, в том числе арктических месторождений.

В 2013–2014 гг. иностранные участники вышли из совместного проекта. По поручению Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина консорциум инвесторов во главе с ПАО «НК «Роснефть» принял управление строительством.

Инвестиционная фаза проекта реализуется в две очереди строительства, каждая из которых подразумевает постепенное расширение продуктового ряда производимой продукции. Завершение поэтапного ввода в эксплуатацию всего комплекса производств верфи ожидается в конце 2025 г. с выходом на полную проектную мощность к 2029 г. Эксплуатационная фаза проекта началась с первой резки металла по пилотным заказам в блоке корпусных производств в декабре 2016 г.

На сегодняшний день построены основные объекты первой очереди: цех первичной обработки стали и металлопроката, трубообрабатывающий цех, блок корпусных производств, окрасочные камеры, открытый достроечный стапель, цех сборки блоков, набережные и глубоководный пирс, центр обработки данных и электрическая подстанция мощностью 63 МВт.

С 2021 г. функционирует основной объект второй очереди строительства – уникальный сухой док, самый большой в России и один из крупнейших в мире по совокупным параметрам. Его размеры: 485 метров – в длину, 114 метров – в ширину, и 14 метров – в глубину. На площадке сухого дока смонтирован кран-гигант «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн²⁰. Технические параметры сухого дока позволяют осуществлять строительство большинства типов существующих и перспективных судов практически без ограничения тоннажа

²⁰ На судовой верфи «Звезда» смонтирован второй кран «Голиаф» / ССК «Звезда». URL: <https://www.sskzvezda.ru/index.php/about/8-news/298-na-sudoverfi-zvezda-smontirovan-vtoroj-kran-goliaf> (Дата обращения: 04.04.2024).

и спускового веса корпусов. С вводом в эксплуатацию всех объектов второй очереди мощность верфи возрастёт до 330 тысяч тонн металла в год. Это почти половина объёма всего металлопроката, идущего на производство судов в России.

В декабре 2022 – январе 2023 г. завершено строительство дополнительных объектов:

- плавучий док грузоподъёмностью 100 000 тонн для проведения работ по достройке и ремонту крупнотоннажных судов, а также специализированных судов большого водоизмещения, таких как атомный ледокол «Лидер», строительство которого ведётся на ССК «Звезда»;

- плавучий кран грузоподъёмностью 3500 тонн для осуществления работ по передаче крупных блоков со стапеля в сухой док.

По сути, мы стали очевидцами создания новой отрасли российской промышленности – тяжёлого гражданского судостроения. На верфи собран комплекс компетенций, необходимых для строительства самых сложных крупнотоннажных судов гражданского назначения. Налажен трансфер передовых технологий из стран Азиатско-Тихоокеанского региона с последующей локализацией производства. Создана высокотехнологичная инфраструктура, позволяющая максимально автоматизировать производственные процессы и управление.

Производственная программа ССК «Звезда»

Производственная программа судостроительного комплекса «Звезда» прежде всего предполагает создание высокотехнологичных судов и сооружений для освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе замерзающих морей Арктики и Дальнего Востока, судов для транспортного обеспечения Арктического региона. Основными потребителями ее продукции являются нефтегазовые компании, осуществляющие добычу, переработку и транспортировку нефти и природного газа.

ССК «Звезда» обладает возможностями по строительству судов водоизмещением до 350 тыс. тонн, судов ледового класса, морских платформ и других видов морской техники. Комплекс является одной из самых современных судовой верфей в мире и способен выпускать суда и технику, ранее не производившуюся отечественной промышленностью из-за отсутствия необходимых компетенций и технических возможностей. В частности, ССК «Звезда» является единственным предприятием в России, которое может строить крупнотоннажные челноки и суда-газовозы.

Для поддержания круглогодичной навигации по Северному морскому пути на «Звезде» будут построены ледоколы и современные суда ледового класса, способные самостоятельно пробивать себе дорогу во льдах, в том числе три сверхмощных ледокола проекта 10510 «Лидер» массой до 170 тыс. тонн со скоростью прокладки 50-метрового коридора в 15 узлов во льдах толщиной 2 метра. Финансирование строительства предусмотрено из федерального бюджета.

В 2020 г. состоялась церемония первой резки металла для головного судна проекта – атомохода «Россия». Резка первых деталей корпуса началась в блоке корпусных производств. Судостроительный комплекс «Звезда» выбран единственным исполнителем контракта согласно решению Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина. Завершение строительства головного ледокола планируется в 2027 г.

Производственная программа ССК «Звезда» предусматривает строительство до 178 судов и единиц морской техники различных типов до 2035 г. Портфель заказов судостроительного комплекса «Звезда» уже насчитывает около 60 судов гражданского назначения. В настоящее время в активной стадии строительства находится более 20 судов²¹. Общий дедейт заказов – более 3 миллионов тонн.

Якорным заказчиком судоверфи является ведущая российская нефтяная компания «Роснефть». Она ещё в 2015 г. разместила первый заказ на изготовление двух судов снабжения ледового класса, а в 2016 г. заказ был увеличен ещё на два судна.

В общей сложности ПАО «НК «Роснефть» разместило на ССК «Звезда» заказы на 28 судов, в том числе на 12 танкеров класса «Афрамекс» (из которых 10 будут эксплуатироваться АО «Роснефтефлот» и 2 ПАО «Совкомфлот»), 10 танкеров-челноков ледового класса ARC7 дедейтом 120 тыс. т, арктический танкер-челнок ледового класса ARC6 дедейтом 69 тыс. т, буровое судно и 4 многофункциональных судна снабжения усиленного ледового класса²². Пять танкеров «Афрамекс» из заказанных – «Владимир Мономах», «Владимир Виноградов», «Академик Губкин», «Океанский проспект» и «Восточный проспект» – уже находятся в эксплуатации.

В пакет заказов со стороны ПАО «Газпром» входят судно для перевозки буровых бригад, многофункциональное судно обслуживания морского добычного комплекса и три судна снабжения.

ПАО «Совкомфлот» в интересах ПАО «НОВАТЭК» заказаны 3 среднетоннажных танкера класса MR и 15 танкеров – газовозов СПГ ледового класса ARC7. Также ССК «Звезда» строит крупнейший атомный ледокол «Россия» мощность 120 Мвт для ГК «Росатом».

ССК «Звезда» является единственной в России верфью, способной строить суда-газовозы. В настоящее время реализуется строительство судов данного типа для проекта «Арктик СПГ-2».

²¹ Дни судоверфи «Звезда» прошли в павильоне «Роснефти» на форуме «Россия» / ССК «Звезда». 17.12.2023. URL: <https://www.sskzvezda.ru/index.php/news/8-news/1083-dni-sudoverfi-zvezda-proshli-v-pavilone-rosnefti-na-forume-rossiya> (Дата обращения: 04.04.2024).

²² На сухой док ССК «Звезда» доставлен технологический затвор / ПАО «НК «Роснефть». 01.09.2020. URL: <https://www.rosneft.ru/press/news/item/202583> (Дата обращения: 04.04.2024).

Прорабатывается вопрос размещения на верфи дополнительных заказов на проектирование и строительство судов, а также плавучих баз комплексного обеспечения шельфовых проектов и морских буровых установок для геолого-разведочных работ.

Оценка народнохозяйственных последствий реализации проекта с учётом мультипликативных эффектов

Вокруг судовой верфи «Звезда» возникает целый промышленный кластер, в рамках которого будут создаваться двигатели, гребные винты, винто-рулевые колонки. «Звезда» не только станет мощным фактором роста для всего Дальневосточного региона, но и выступит в качестве драйвера модернизации целых отраслей экономики России.

В городе создана территория опережающего социально-экономического развития «Большой Камень», резиденты которой получают существенные налоговые льготы и преференции, в том числе нулевые ставки по налогам на прибыль, на имущество, на землю в течение первые пять лет деятельности, обнуление ввозных и вывозных пошлин в рамках режима свободной таможенной зоны²³.

Для локализации производства систем судового оборудования в непосредственной близости от ССК «Звезда» построен «Завод ВРК Сапфир». Завод готовит к выпуску винто-рулевые колонки (ВРК) повышенной мощности (7,5–15 МВт) для монтажа на суда снабжения ледового класса, танкеры-челноки и суда-газовозы. ВРК является основным элементом систем электродвижения судов²⁴.

В 2021 г. в бухте Суходол на территории опережающего развития «Большой Камень» началось строительство крупного металлургического предприятия – Приморского металлургического завода (ПМЗ), производственные мощности которого составят 1,5 млн тонн металлопродукции в год. В рамках предполагается запуск сталеπροкатного и трубопрокатного производства в объёме до 220 тыс. тонн. Предприятие будет выпускать в том числе и широкоформатные стальные листы, что позволит сократить трудоемкость строительства судов на ССК «Звезда». Численность создаваемых в рамках проекта новых рабочих мест составит около 1,5 тыс. человек. Предприятие планируется ввести в эксплуатацию в 2025 г.²⁵.

²³ Территории опережающего развития / Восточный экономический форум. URL: <https://forumvostok.ru/about/asez/> (Дата обращения: 04.04.2024); Территории опережающего развития / Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики. URL: <https://erdc.ru/about-tor> (Дата обращения: 04.04.2024).

²⁴ Завершены строительно-монтажные работы на заводе винто-рулевых колонок «Сапфир» / ССК «Звезда». 28.01.2019. URL: <https://www.sskzvezda.ru/index.php/gd/8-news/229-zaversheny-stroitelno-montazhnye-raboty-na-zavode-vinto-rulevykh-kolonok-sapfir>. (Дата обращения: 04.04.2024).

²⁵ Началось строительство Приморского металлургического завода / Бизнес России – главный промышленный портал страны. 21.12.2021. URL: <https://glavportal.com/materials/nachalos-stroitelstvo-primorskogo-metallurgicheskogo-zavoda> (Дата обращения: 04.04.2024).

Развитие ССК «Звезда», его технологические нужды и ресурсные потребности сформировали и активировали производственные связи между сотнями российских предприятий десятков отраслей экономики.

Для оценки народнохозяйственных последствий реализации проекта создания ССК «Звезда» так же, как и в случае с проектом «Восток Ойл» (Сечин 2023) был использован межотраслевой подход (Широв, Янтовский 2011).

Оценка полных эффектов от капитальных и эксплуатационных затрат проводилась с использованием методики, основанной на таблицах «затраты – выпуск», публикуемых Росстатом, данных из открытых источников и сценарных гипотез в отношении объёмов и структуры капитальных и эксплуатационных затрат в проекте, доли отечественной продукции в этих затратах, ожидаемой выручки, налогов, фонда оплаты труда и страховых взносов, амортизации, прибыли, занятости на фазе строительства и эксплуатации (Ксенофонов и др. 2018).

В расчётах использовались следующие параметры проекта:

- капитальные затраты суммарно за 2017–2025 гг. составляют 218 млрд руб. в текущих ценах (287 млрд руб. в постоянных ценах 2021 г.);
- в структуре капитальных затрат 30 % приходится на строительные и монтажные работы (с учётом строительных материалов), 60 % – на машины и оборудование, транспортные средства, 10 % – на прочие направления;
- доля импорта в капитальных затратах на машины и оборудование составляет 70 %, по остальным направлениям капитальных затрат – 0 %;
- ожидаемая выручка в проекте повышается до 265 млрд руб. в текущих ценах (без НДС) к 2035 г. и в целом за 2017–2035 г. составляет 2,74 трлн руб.;
- операционные затраты повышаются до 226 млрд руб. в текущих ценах (без НДС) к 2035 г. и в целом за 2017–2035 г. составляют 2,35 трлн руб.;
- доля импорта в операционных затратах на сырьё и материалы, а также на оборудование для судов в рамках проекта снижается с 72 % в 2022 г. до 45% в 2035 г.;
- численность занятых на эксплуатационной фазе проекта повышается с 5,3 тыс. чел. в 2022 году до 19,1 тыс. чел. в 2035 г.

Наибольшие эффекты на валовой выпуск возникают на эксплуатационной фазе проекта, при этом косвенные и индуцированные эффекты сопоставимы с прямыми эффектами (таблица 1). Кумулятивный эффект на валовой выпуск за период 2017–2035 гг. составляет 8,37 трлн руб. в ценах 2021 г. (на капитальной фазе – 0,435 трлн руб., на эксплуатационной фазе – 7,935 трлн руб.). В расчёте на 1 рубль совокупных капитальных затрат кумулятивный полный эффект на валовой выпуск за весь период оценивается в 29,2 руб. В среднем за эти годы валовой выпуск в России повышается благодаря реализации проекта на 441 млрд руб., а в расчёте на 1 рубль совокупных капитальных затрат – на 1,54 руб.

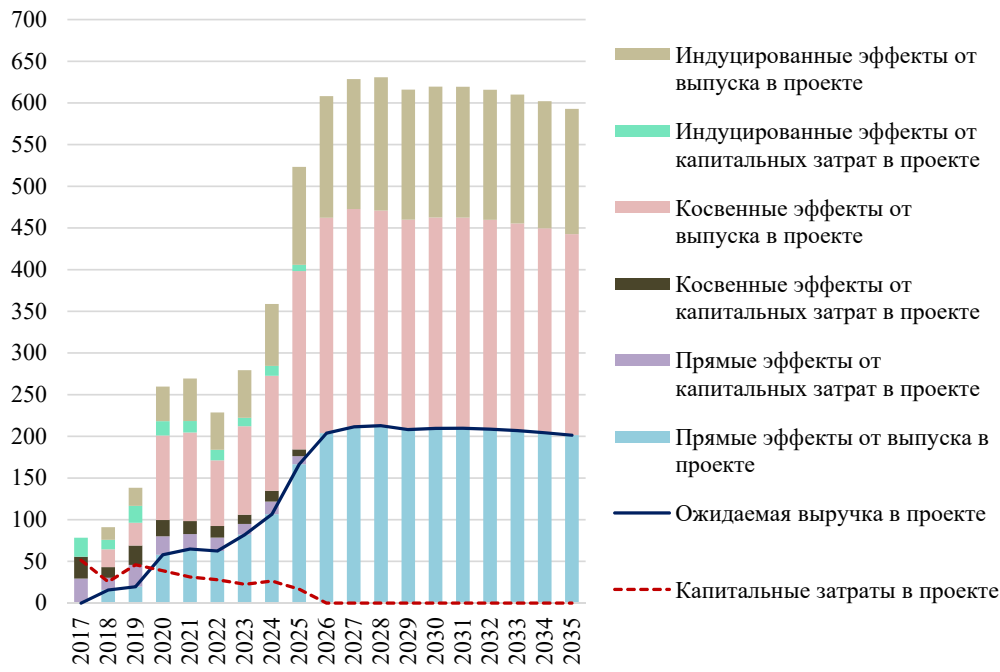


Рисунок 3. Мультипликативные эффекты строительства верфи ССК «Звезда»
Figure 3: Multiplicative Effects Arising from the Construction of the Zvezda Shipbuilding Complex Shipyard

Таблица 1. Оценка мультипликативных эффектов от реализации проекта ССК «Звезда» на валовой выпуск
Table 1. Evaluation of Multiplier Effects of the Zvezda Shipbuilding Complex Project on Gross Output

| Показатель | Единица измерения | 2021-2035 |
|---|-------------------|--------------|
| Капитальные затраты суммарно за период, текущие цены | млрд руб. | 234 |
| Капитальные затраты суммарно за период, цены 2021 г. | млрд руб. | 287 |
| Выручка в проекте суммарно за период, текущие цены | млрд руб. | 2 740 |
| Операционные затраты в проекте суммарно за период, текущие цены | млрд руб. | 2350 |
| Численность занятых на фазе эксплуатации в 2035 г. | тыс. чел. | 19,1 |
| Совокупные эффекты на валовой выпуск в России – фаза строительства (суммарно за весь период) | | |
| Прямые эффекты | млрд руб. | 435 |
| Косвенные эффекты | млрд руб. | 164 |
| Индукцированные эффекты | млрд руб. | 144 |
| | млрд руб. | 128 |
| Совокупные эффекты на валовой выпуск в России – фаза эксплуатации (суммарно за весь период) | | |
| Прямые эффекты | млрд руб. | 7 935 |
| Косвенные эффекты | млрд руб. | 2 653 |
| Индукцированные эффекты | млрд руб. | 3 314 |
| | млрд руб. | 1 968 |
| Совокупные эффекты на валовой выпуск в России (суммарно за весь период) | млрд руб. | 8 370 |

| | | |
|--|-------------|--------------|
| Удельный полный эффект на валовой выпуск в России на 1 рубль капитальных затрат (суммарно за весь период) | руб. | 29,20 |
| Удельный полный эффект на валовой выпуск в России на 1 рубль капитальных затрат (в среднем за год) | руб. | 1,54 |

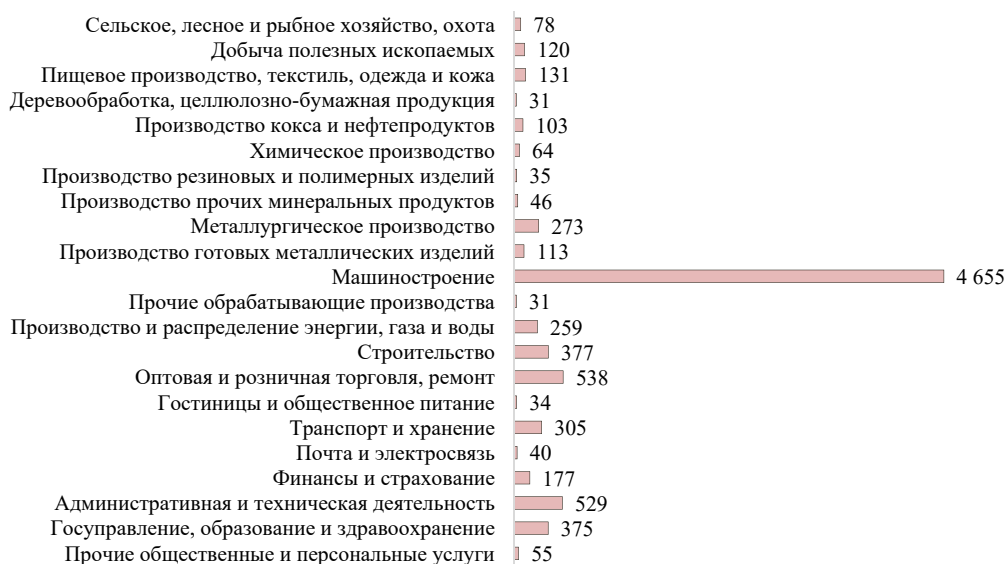


Рисунок 4. Мультипликативные эффекты строительства верфи ССК «Звезда» по видам экономической деятельности российской экономики, млрд руб. в ценах 2021 г., накопленным итогом за период 2017–2035 гг.).

Figure 4: Cumulative Economic Multiplier Effects of the Zvezda Shipbuilding Complex Construction by Economic Activity Type within the Russian Economy, in Billion Rubles (2021 Prices), for the Period 2017–2035.

Наибольшие приросты наблюдаются в машиностроении, административной и технической деятельности, торговле, строительстве, металлургии, транспорте.

Помимо этих межотраслевых эффектов естественным следствием инвестиционной и производственной деятельности стало развитие жилищной и социальной инфраструктуры. В городе Большой Камень уже ведётся массовое жилищное строительство, создаётся вся необходимая социальная инфраструктура – детские сады, школы, больницы.

Судостроительный комплекс «Звезда» уже стал ядром промышленного кластера на Дальнем Востоке. Кластер будет иметь на своей территории всю цепочку создания продукции, что позволит создать платформу для развития инноваций, обмена знаниями и опытом в судостроительной отрасли, сформировать

пул технологических и проектных компетенций, включиться в международные проекты и привлечь дополнительные инвестиции в экономику Дальнего Востока России.

Приращение могущества России в результате реализации проекта «Звезда»

Описанные выше оценки народнохозяйственных последствий реализации проекта «ССК «Звезда» в целом соответствуют уже ставшей классической межотраслевой методологии исследования такого рода проблем. В то же время используемая методология, позволяющая оценивать не только косвенные, но и индуцированные межотраслевые эффекты, тем не менее не может претендовать на исчерпывающее описание всех народнохозяйственных, и тем более глобальных последствий реализации проектов такого уровня, как «ССК «Звезда».

Главный результат, главное следствие, обусловленное реализацией проекта «ССК «Звезда», состоит не столько в увеличении выпуска в смежных отраслях экономики за счёт первоначального импульса, обусловленного созданием новых мощностей, сколько в снятии целого ряда существенных ограничений и в создании новых принципиальных возможностей роста российской экономики.

Речь идёт, во-первых, об обретении нового качества СМП: на первом этапе – резкое увеличение грузооборота за счёт перевозки сырьевых грузов, на втором – переход к круглогодичному судоходству через восточный сектор, на третьем – формирование на базе СМП полноценного мультимодального коридора с резким увеличением перевозок транзитных грузов, в том числе контейнеров.

Во-вторых, ещё одним системным эффектом может стать перераспределение грузов за счёт использования меридиональных речных путей с южных железнодорожных магистралей (Транссиб и БАМ) на СМП.

В-третьих, именно новое качество СМП, достигнутое за счёт его насыщения соответствующей техникой, в том числе ледового класса, обеспечивает реализацию такого масштабного проекта, как «Восток Ойл», а также проектов по производству и транспортировке российского арктического сжиженного природного газа.

В-четвертых, результатом инвестиционной, производственной и транспортной активности в Арктической зоне России станет существенное упрочение экономических и геополитических позиций России. За счёт организации производства сугубо гражданской продукции на ССК «Звезда» фактически обеспечивается не только экономическое, но и военно-политическое доминирование России в Арктике.

В заключение можно сделать следующий обобщающий вывод: без создаваемых сейчас новых производственных мощностей на ССК «Звезда» дальнейшее освоение российской Арктики и движение экономики России на Восток оказались бы практически невозможным.

Об авторе:

Игорь Иванович Сечин – кандидат экономических наук, главный исполнительный директор ПАО «НК «Роснефть», Россия, 117997, Москва, Софийская наб., 26/1. E-mail: postman@rosneft.ru

Конфликт интересов:

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

UDC: 338.45:622,629.12
Received: March 10, 2024
Accepted: April 05, 2024

Zvezda Shipyard Project: Global Implications and Its Influence on the Russian Economy

 I.I. Sechin
[DOI 10.24833/2071-8160-2024-2-95-7-30](https://doi.org/10.24833/2071-8160-2024-2-95-7-30)

Rosneft Oil Company

Abstract: This article expands upon the author's previous work regarding the Vostok Oil project, initially discussed in the Gubkin University journal. It focuses on the establishment and development of the Zvezda Shipyard project, arguing its critical role in the potential development of the Vostok Oil and Gas province. The paper posits that without the Zvezda Shipyard, it would not be feasible to exploit the Vostok Oil and Gas province or significantly enhance the transportation and logistics capabilities of the Northern Sea Route (NSR). The development of Zvezda's new production facilities is presented as essential for the advancement of the Russian Arctic, facilitating a pivotal eastward shift in the Russian economy. The significance of the Zvezda project and the strategic decisions leading up to it are discussed in detail, demonstrating how they integrate the development of the NSR, the exploitation of Vostok Oil fields, and the establishment of investment and technological foundations for Russia's long-term strategy. This strategy addresses both socio-economic goals and defense and security challenges. Additionally, the paper provides quantitative analyses of the multiplicative effects generated by the Zvezda Shipyard project's realization.

Keywords: Russia, Rosneft, Arctic, Northern Sea Route (NSR), Vostok Oil, Zvezda Shipyard, economy, infrastructure, oil, capital expenditures, multiplicative effects, cargo shipping, ice-breaker fleet, dry dock.

About the author:

Igor I. Sechin – PhD in Economics, Chief Executive Officer, Rosneft Oil Company, Russian Federation, 117997, Moscow, 26/1 Sofiyskaya Naberezhnaya. E-mail: postman@rosneft.ru

Conflict of interests:

The authors declare absence of conflict of interests.

References:

Bulis A., Skapars R. 2014. Development of "New Silk Road" Northern branch through sea-port of Riga in Latvia. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. No. 150. P. 1222-1229.

Bagdasaryan A. A. 2020. Osnovnyye ekologicheskiye problemy Severnogo morskogo puti v perspektive yego razvitiya [The main environmental problems of the Northern Sea Route in the perspective of its development]. *Rossiyskaya Arktika*. No. 2. P. 17–29. (In Russian).

Bogdanov A. I., Brestkin S. V., Buzuyev A. YA. 2006. *Problemy severnogo morskogo puti Rossiyskaya akademiya nauk [Problems of the Northern Sea Route Russian Academy of Sciences]*. Council for the Study of Productive Forces of the Russian Academy of Sciences. Moscow: Nauka. 580 p. (In Russian).

Borodkin V.S., Grikhno M.A. 2021. Ekonomicheskoye preimushchestvo ispol'zovaniya SMP kak glavnogo transarkticheskogo marshruta sbyta SPG v strany ATR i YES [Economic advantage of using the NSR as the main trans-Arctic route for LNG sales to the countries of the Asia-Pacific region and the EU]. *Mezhdunarodnyy nauchno-issledovatel'skiy zhurnal*. No. 6–5 (108). P. 7–12. (In Russian).

Komkov N. I., Selin V. S., Tsukerman V. A. 2014. Napravleniya modernizatsii arkticheskoy morskoy transportnoy sistemy [Directions for modernizing the Arctic maritime transport system]. *MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitiye)*. No 4 (20). P. 4–11. (In Russian).

Ksenofontov M.YU., Shirov A.A., Polzikov D.A., Yantovskiy A.A. 2018. Otsenka mul'tiplikativnykh effektiv v rossiyskoy ekonomike na osnove tablits «zatraty-vypusk» [Assessment of multiplier effects in the Russian economy based on input-output tables]. *Problemy prognozirovaniya*. No 2. P. 3–12. (In Russian).

Novak A.V. 2023. Severnyy morskoy put': doroga budushchego [Northern Sea Route: the road of the future. Energy policy]. *Energeticheskaya politika*. No 2 (55). URL: <https://energypolicy.ru/severnyj-morskoy-put-doroga-budushchego-2/business/2023/14/14/> (Data obrashcheniya: 05.04 2024). (In Russian).

Orlova O. L., Zakharov A. N. 2022. Preimushchestva postavki nefiti posredstvom Severnogo morskogo puti pered Suetskim kanalom [Advantages of oil supply through the Northern Sea Route over the Suez Canal]. *Vestnik Universiteta mirovykh tsivilizatsiy*. Vol. 13. No 4 (37). P. 94–101. (In Russian).

Pazovskiy V.M. 2001. Severnyy morskoy put' v otsenkakh zarubezhnykh spetsialistov [The Northern Sea Route as assessed by foreign experts]. *Vserossiyskiy ekonomicheskii zhurnal EKO*. No 8. P. 2–16. (In Russian).

Ponomarenko I. A. 2022. Vliyaniye perevozok po Severnomu morskomu puti na razvitiye rybokhozyaystvennogo kompleksa rossiyskoy Arktiki [The influence of transportation along the Northern Sea Route on the development of the fishery complex of the Russian Arctic]. *International agricultural journal*. No 4. P. 1703–1720. (In Russian).

Pristavka M.V., Ganich YA.V., Rogaleva N. L., Makarov D. V. 2020. *Severnyy morskoy put': ot proshlogo k budushchemu: monografiya [Northern Sea Route: from past to future]*. Moscow: RUSAYNS. 164 c. (In Russian).

Sechin I.I. 2023. Znachimost' proyekta «Vostok Oyl» dlya rossiyskoy ekonomiki i budushchego mirovykh energeticheskikh rynkov [The significance of the Vostok Oil project for the Russian economy and the future of global energy markets]. *Problemy ekonomiki i upravleniya neftegazovym kompleksom*. No 12(228). P. 9–21. (In Russian).

Shirov A.A., Yantovskiy A.A. 2011. Otsenka mul'tiplikativnykh effektiv v ekonomike. Vozmozhnosti i ogranicheniya [Assessing multiplier effects in economics. Opportunities and limitations]. *Vserossiyskiy ekonomicheskiy zhurnal EKO*. No 2011. P. 40–58. (In Russian).

Tsygankov A. P. 2023. Nezamenimaya Rossiya: kreposti i mosty «Russkoy idei». [Indispensable Russia: fortresses and bridges of the “Russian idea”]. *Rossiya v global'noy politike*. Vol. 21. No 5. P. 156–165. (In Russian).

Zefirov V.I., Timoshilova P. S. 2023. Morskaya logistika Severnogo morskogo puti [Maritime logistics of the Northern Sea Route]. *Vestnik Akademii znaniy*. No 2 (55). P. 91–94. (In Russian).

Zhuravel' V. P. 2023. Severnyy morskoy put': otsenki i prognozy [Northern Sea Route: assessments and forecasts]. *Nauchno-analiticheskiy vestnik Instituta Yevropy RAN*. No. 2 (23). P. 125–135. (In Russian).

Список литературы на русском языке:

Багдасарян А. А. 2020. Основные экологические проблемы Северного морского пути в перспективе его развития. *Российская Арктика*. No 2. 17–29.

Богданов А. И., Бресткин С. В., Бузуев А. Я. и др.; отв. ред. А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. 2006. *Проблемы северного морского пути* Российская академия наук. Совет по изучению производительных сил РАН, ЦНИИМФ. Москва: Наука. 580 с.

Бородкин В.С., Грихно М.А. 2021. Экономическое преимущество использования СМП как главного трансарктического маршрута сбыта СПГ в страны АТР и ЕС. *Международный научно-исследовательский журнал*. No 6–5 (108). С. 7–12.

Журавель В. П. 2023. Северный морской путь: оценки и прогнозы. *Научно-аналитический вестник Института Европы РАН*. No 2 (23). С. 125–135.

Зефилов В.И., Тимошилова П. С. 2023. Морская логистика Северного морского пути». *Вестник Академии знаний*. No 2 (55). С. 91–94.

Комков Н. И., Селин В. С., Цукерман В. А. 2014. Направления модернизации арктической морской транспортной системы. *МИР (Модернизация. Инновации. Развитие)*. No 4 (20). С. 4–11.

Ксенофонтов М.Ю., Широв А.А., Ползиков Д.А., Янтовский А.А. 2018. Оценка мультипликативных эффектов в российской экономике на основе таблиц «затраты-выпуск». *Проблемы прогнозирования*, No 2. С. 3–12.

Новак А.В. 2023. Северный морской путь: дорога будущего. *Энергетическая политика*. No 2 (55). URL: <https://energypolicy.ru/severnyj-morskoj-put-doroga-budushhego-2/business/2023/14/14/> (Дата обращения: 05.04 2024)

Орлова О. Л., Захаров А. Н. 2022. Преимущества поставки нефти посредством Северного морского пути перед Суэцким каналом. *Вестник Университета мировых цивилизаций*. Том 13 No 4 (37). С. 94–101.

Пазовский В.М. 2001. Северный морской путь в оценках зарубежных специалистов. *Всероссийский экономический журнал ЭКО*. No 8. С. 2–16.

Пономаренко И. А. 2022. Влияние перевозок по Северному морскому пути на развитие рыбохозяйственного комплекса российской Арктики. *International agricultural journal*. No 4. С. 1703–1720.

Приставка М.В., Ганич Я.В., Рогалева Н. Л., Макаров Д. В. 2020. *Северный морской путь: от прошлого к будущему*: монография, Москва: РУСАЙНС. 164 с.

Сечин И.И. 2023. Значимость проекта «Восток Ойл» для российской экономики и будущего мировых энергетических рынков. *Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом*. No 12(228). С. 9–21.

Цыганков А. П. 2023. Незаменяемая Россия: крепости и мосты «Русской идеи». *Россия в глобальной политике*. Том 21. No 5. С. 156–165.

Широв А.А., Янтовский А.А. 2011. Оценка мультипликативных эффектов в экономике. Возможности и ограничения. *Всероссийский экономический журнал ЭКО*. No 2011. С. 40–58.