

УДК 327

EDN: HQVEYD

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran520255567>

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛЕДОКОЛЬНЫХ ФЛОТОВ РОССИИ И США: ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ

Роман Евгеньевич Жилин

ИЕ РАН, Москва, Россия, e-mail: zgilok@yandex.ru, ORCID: 009-0003-5247-4814

Ссылка для цитирования: Жилин Р.Е. Модернизация ледокольных флотов России и США: политические и экономические основания // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2025. № 5. С. 55–67. DOI: 10.15211/vestnikieran520255567

***Аннотация.** За последнее время арктические страны активизировали финансирование и работу по проектированию и строительству ледоколов. После задержек реализации предыдущих программ в 2025 г. в США было начато строительство первого за 30 лет ледокола. Проведены ходовые испытания вошедшего в прошлом году в состав Береговой охраны США судна «Сториз». Россия также наращивает возможности своего флота, продолжая финансирование проектов 22220 и «Лидер». Цель статьи – выявить мотивацию стран в развитии ледокольного флота. Значимость исследования обусловлена ключевой ролью ледоколов в обеспечении арктических энергетических проектов и в проецировании влияния на регион. Особое внимание уделено сравнению позиций РФ и США. Сделан вывод, что причины повышенного внимания к наращиванию потенциала ледокольных флотов различаются в двух странах. Для России это обосновано экономическими факторами и стремлением развивать северные территории. Для США планы по строительству ледоколов объясняются их ролью как средства проецирования влияния не только в военно-политической сфере, но и в области регулирования правовых отношений применительно к Арктике. Необходимость развития ледокольного флота и взаимодействия стран НАТО в северных широтах аргументируется геополитической обстановкой. Понимание данных факторов необходимо для оценки вызовов и угроз правовому режиму российской Арктики, а также для определения соответствия декларируемых и реальных целей арктических стран.*

***Ключевые слова:** Арктика, НАТО, арктическая политика России, США, ледоколы, морское право.*

Статья поступила: 30.09.2025; после доработки: 20.10.2025; принята к печати: 05.11.2025.

MODERNIZATION OF THE ICEBREAKER FLEET OF RUSSIA AND THE USA: POLITICAL AND ECONOMIC FOUNDATIONS

Roman. E. Zhilin

Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,
e-mail: zgilok@yandex.ru, ORCID: 009-0003-5247-4814

To cite this article: Zhilin, R.E. (2025). Modernization of the icebreaker fleet of Russia and the USA: political and economic foundations. *Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN* 47(5): 55–67. (in Russian). DOI: 10.15211/vestnikieran520255567

Abstract. *In recent years, Arctic states have accelerated investment in the design and construction of icebreakers. Following delays in U.S. icebreaking programs, construction of the first new American icebreaker in 30 years began in 2025, and sea trials of the Storiz, which joined the U.S. Coast Guard last year, were conducted. Russia continues to expand its capabilities through the ongoing development of Project 22220 and Project Leader. This article examines the underlying motivations driving states to strengthen their icebreaking fleets. The study is particularly relevant given the strategic role icebreakers play in supporting Arctic energy projects and asserting influence in the region. Special attention is given to comparing the approaches of Russia and the United States. The findings suggest differing motivations: Russia emphasizes economic development and the integration of its northern territories, while the U.S. views icebreakers primarily as tools of geopolitical influence in military, political, and legal domains. The article argues that icebreaker development and NATO cooperation in this sphere are closely tied to the evolving geopolitical landscape, highlighting the need to assess the true objectives behind Arctic policy statements.*

Key words: Arctic, NATO, Russia's Arctic policy, USA, icebreakers, maritime law..

Article received: 30.09.2025; revised: 20.10.2025; accepted: 05.11.2025.

Технологический прогресс – необходимое условие для обеспечения экономического и политического присутствия в Арктике. Концепция «арктической исключительности», независимости геополитики в регионе от мировых тенденций, во время холодной войны и после «Мурманских инициатив» М. Горбачёва частично основывалась на технической труднодоступности Арктики. Предполагаемые вложения не соответствовали прогнозируемым выгодам в краткосрочном периоде (Коньшев, Сергунин 2024а). Потенциал региона в смысле транспортного сообщения и обилия природных ресурсов ограничивался высокими издержками.

На сегодняшний день изменение климата в Арктике происходит в три – четыре раза быстрее, чем в других частях планеты, что делает регион более доступным для экономической активности (Rantanen et al. 2022). В то же время, хотя летний ледяной покров сократился практически в два раза с 1980 г., зимой он остаётся относительно стабильным и не меняется по площади (Количество льда в Арктике... 2023). Таким образом, хотя регион становится всё более «открытым», для обеспечения всеобъемлющей арктической политики требуются специализированные мощности. В частности, для эффективного и безопасного судоходства, да и просто физического присутствия в Арктике, необходимы ледоколы. Правительства арктических стран, которые стремятся развивать судоходство в регионе, признают необходимость расширения и улучшения ледокольного флота, несмотря на ограниченную сферу его применения и высокую стоимость строительства и поддержания.

Последние тенденции в сфере ледокольного судостроения

Арктика как направление внешней политики России прошла через периоды роста и падения заинтересованности. Постепенное становление региона как приоритета прослеживается в различных версиях Концепции внешней политики (КВП). В 2008 г. Арктике не был посвящён отдельный раздел; в 2013 г. впервые был упомянут Северный морской путь (СМП) как национальная транспортная артерия; в варианте 2016 г. была подчёркнута роль СМП как международного транзитного коридора. Окончательно ключевое место Арктического региона было закреплено в Концепции внешней политики 2023 г., где Арктика обозначена вторым территориальным приоритетом, уступая только «Ближнему зарубежью». Кроме того, повышение роли Арктики выражается в обновлении специализированных стратегий. На настоящий момент действует «Стратегия развития Арктической зоны России до 2035 года», которая определяет внутренние приоритеты, такие как развитие арктических территорий и человеческого потенциала. Среди них отмечена необходимость строительства судов ледового класса и ледоколов для экономического обеспечения российской Арктики. Цели по объёму грузопотока и обновлению инфраструктуры, заложенные в Плане развития Северного морского пути, также затрагивают судостроение. Стоит отметить, что действующие документы: КВП, Морская доктрина и Стратегия – среди прочего уделяют большое внимание вопросам безопасности: поддержанию суверенитета и сохранению сложившихся границ в Арктике, обеспечению контроля над ними. Это даёт дополнительное обоснование необходимости развития ледокольного флота в документах стратегического планирования.

Кроме того, вопросы координации политики в рамках Северного морского пути постепенно решаются за счёт расширения сферы ответственности государственной корпорации «Росатом». В 2018 г. она стала единым структурным оператором СМП, что значительно повысило её роль в разработке государственной политики. В 2022 г. под руководством «Росатома» было создано Главное управление СМП (Игнатьева 2022), обязанность которого – организация судоходства и перевозок, в 2024 г. ответственность «Росатома» начала распространяться на северный завоз – обеспечение жителей труднодоступных территорий жизненно необходимыми товарами. Учитывая, что «Росатом» управляет «Атомфлотом», куда входят все атомные ледоколы страны, можно говорить о высоком уровне координации ледокольной политики и государственного планирования.

Несмотря на санкционное давление, в последние годы виден прогресс в области ледоколостроения и сохранения текущих программ. В 2024 г. Россия спустила на воду ледокол «Чукотка», завершил испытания ледокол «Якутия» (Ходовые испытания ледокола... 2024). С 2020 г. продолжается реализация проекта «Лидер» (Строительство головного атомного...), который станет самым мощным ледоколом в мире. Вопросам обновления и модернизации арктического флота регулярно отдаётся приоритет на заседаниях Морской коллегии (Гриценко 2025).

Роль Арктического региона в документах стратегического планирования США также значительно возросла с начала XXI в. За последние годы особое внимание в позиционировании региона приобрёл оборонный аспект: Арктика более детально рассматривается в специализированных документах военных ведомств. Готовность обеспечивать национальные интересы на Крайнем Севере была выражена в Национальной стратегии в Арктическом регионе 2013 г. ещё во время президентства Б. Обамы, хотя основное место в ней занимали вопросы международного сотрудничества, проблемы изменения климата и коренных народов. Примечательно, что за время первого президентского срока Д. Трампа не было представлено общей арктической стратегии, однако были опубликованы «Стратегическое видение Арктики ВМС

США» и «Видение Арктического региона Береговой охраны», где приоритетом являлось обеспечение национальной безопасности. Кроме того, Стратегия национальной безопасности США 2017 г. определила отношения в Арктике как «стратегическое соперничество» с Китаем и Россией. За время президентства Дж. Байдена был разработан ряд взаимосвязанных документов, где Арктика рассматривалась как одно из важнейших направлений внешней политики, среди которых Национальная стратегия для Арктического региона (2022 г.), Арктическая стратегия Министерства обороны (2024 г.), а также Стратегия национальной безопасности (2022 г.) и Стратегия национальной обороны (2022 г.). В соответствии с этими документами, которые на данный момент сохраняют актуальность, основная цель политики США – обеспечить присутствие в Арктике на всех направлениях: в военной, дипломатической, экономической и правовой сферах, а также противодействовать действиям России и Китая (Вяхирева 2024). Стратегия Министерства обороны, в частности, уделяет особое внимание внедрению специализированных арктических технологий.

К 2025 г. был реализован ряд целей политики Соединённых Штатов, направленных на укрепление ледокольного флота. По программе его обновления в мае 2025 г. началось строительство первого судна проекта «Полярный сторожевой корабль»¹. С момента утверждения инициативы в 2018 г. работа была направлена исключительно на проектирование нового ледокола, не переходя непосредственно к закладке судна (Bollinger shipyards to commence... 2025). Новый шаг в программе стал возможен после заключения контракта на сумму 951 млн долл., дополняющего её предыдущее финансирование (Bollinger shipyards to commence... 2025).

По заявлениям президента Д. Трампа, США стремятся к быстрому наращиванию ледокольного флота и находятся в процессе заказа десятков новых судов (Verge 2025). Для координации действий в 2024 г. США, Канадой и Финляндией был заключено соглашение о совместной разработке ледоколов в рамках «Ледяного пакта»² (LaLonde 2025). В октябре 2025 г. Вашингтон и Хельсинки подписали Меморандум о взаимопонимании, который открывает путь сделкам по строительству в Финляндии ледоколов для Береговой охраны (БОХР) США. Стоит подчеркнуть, что в рамках Меморандума Д. Трамп впервые отказался от жёсткого требования, чтобы американские суда Береговой охраны строились только на верфях страны. Ради обеспечения национальной безопасности предполагается строительство до четырёх судов за границей. Всего Меморандум предполагает закладку 11 средних ледоколов (программа «Арктический сторожевой корабль»³), причём первый из них должен быть готов в 2028 г. (Construction of Arctic... 2025).

Одновременно продолжается переоборудование под нужды Береговой охраны купленного в прошлом году судна «Сториз»⁴ (Murray 2024). В июне 2025 г. были начаты ходовые испытания после переоборудования судна (Humpert 2025). Введение его в эксплуатацию ожидается в 2026 г. (U.S. Coast Guard announces... 2024). Таковы первые примеры, наряду с закладкой ледокола программы «Полярный сторожевой корабль», фактического развития американского ледокольного флота, способного функционировать в Арктике, за последние 25 лет с момента введения в эксплуатацию в 2000 г. ледокола «Хили»⁵.

Дополнительное финансирование строительства судов на долгосрочный период заложено в обширный закон о налогах и расходах «Один большой и прекрасный билль», разрабо-

¹ Англ. *Polar Security Cutter, PSC*.

² Англ. *Ice-Breaker Collaboration Effort, ICE-Pact*.

³ Англ. *Arctic Security Cutters*.

⁴ Англ. *Storiz*, ранее – *Aiviq*.

⁵ Англ. *Healy*.

танной администрацией Д. Трампа (President Trump's One... 2025). В частности, он предусматривает выделение около 9 млрд долл. на расширение арктического ледокольного флота Береговой охраны и 300 млн долл. на модернизацию инфраструктуры, необходимой для базирования судна «Сториз».

Таким образом, США уделяют повышенное внимание обновлению ледокольного флота в рамках дополнительного финансирования и взаимодействия с союзниками. Такие новые тенденции, как отход от доктрины строительства судов только на американских верфях, говорят о качественном изменении политики Вашингтона в сторону проецирования влияния. Россия, в свою очередь, продолжает развитие ледокольного флота в качественном и количественном плане, придерживаясь как внешних, так и внутренних целей по развитию Арктического региона.

Факторы наращивания ледокольного флота

Арктические страны руководствуются различными мотивациями для наращивания ледокольного флота. Россия в этой области всегда являлась и до сих пор остаётся абсолютным лидером: в эксплуатации постоянно находятся не менее 40 судов, способных функционировать в арктических водах (Ледокольный флот России... 2024). Это было обусловлено географическими и внутривластными факторами. На сегодняшний день более 53% береговой линии Северного Ледовитого океана является российской территорией (Russia and the Arctic Region...). На данный момент Россия стремится закрепить лидирующую позицию и значительно развить судоходство по акваториям Северного морского пути в целом и в рамках снабжения арктических энергетических проектов в частности. Ледоколы играют ключевую роль в реализации концепции Трансарктического транспортного коридора (ТТК), предложенной В.В. Путиным в 2025 г. (Международный форум «Арктика... 2025). Одна из задач, поставленных президентом перед ведомствами и государственными корпорациями, – модернизировать современные центры судостроения для производства всей линейки судов, включая ледоколы, необходимые для бесперебойной навигации в пределах ТТК и организации северного завоза (Гармаш, Токарева 2025).

США не рассматривают экономические факторы как главный мотив наращивания ледокольного флота. Вашингтон не нуждается в ледоколах как в первом средстве для поддержания жизнеспособности северных поселений ввиду их относительно малого масштаба. По состоянию на 2024 г. население Аляски составило 740 тыс. человек, причём менее 50 тыс. из них проживают в арктических широтах (Brooks 2025). Это значительно меньше в сравнении с Арктической зоной Российской Федерации, население которой оценивается в 2,4 млн человек (Арктика в цифрах 2024).

В отличие от российской Арктики, где на настоящий момент разрабатываются крупные нефтяные и СПГ месторождения, Аляска не обладает энергетическими проектами, которые нуждались бы в ледокольном сопровождении: разработка ресурсов на Аляске представляет спорный внутривластный и правовой вопрос из-за партийных разногласий вокруг климатической повестки и прав коренных народов.

Администрация Дж. Байдена запретила аренду нефтяных участков в нескольких районах Аляски, что было вызвано опасениями по поводу прав коренных народов и путей миграции морских млекопитающих (Biden administration restricts... 2024). Среди них практически вся территория прибрежной равнины Арктического национального заповедника дикой природы (Rosen 2024). Отдельные представители Демократической партии до сих пор выступают за принятие Закона о защите арктических заповедников, который призван окончательно запре-

тить аренду, разведку, разработку и бурение месторождений нефти и газа на прибрежной равнине Аляски для сохранения экосистемы и образа жизни местного населения.

Хотя действующая администрация Д. Трампа отменила запреты, назвав их «посягательством на суверенитет Аляски» (Unleashing Alaska's extraordinary... 2025), возможность изменения политики представляется реалистичной, учитывая электоральные циклы в США и негативное отношение Демократической партии к разработке энергетических ресурсов в американской Арктике. Разработка месторождений при отсутствии готовой, проверенной в эксплуатации инфраструктуры потребует значительных ресурсов и времени, что, при условии отсутствия долгосрочных государственных гарантий инвесторам, сопровождается высоким коммерческим риском. Более того, в рамках одного из ключевых потенциальных вариантов транспортировки природного газа рассматривается строительство трубопровода (проект «Аляска СПГ»), что также снижает необходимость задействования ледоколов (Lynch 2025).

Таким образом, слабая степень развития ледокольного флота объясняется отсутствием внутренней необходимости. Частично вследствие этого выполнение программы «Полярный сторожевой корабль», запущенной во время первого президентского срока Д. Трампа в 2018 г. и предполагавшей обновление ледокольного флота, было отсрочено несколько раз в период президентства Дж. Байдена.

Стоит подчеркнуть, что это не было связано с отсутствием внимания 46-го президента к региону. Наоборот, за время администрации Дж. Байдена была принята военная стратегия США в Арктике, которая предполагала развитие соответствующих технологических возможностей. В это же время была разработана и реализована инициатива «Ледяной пакт», призванная применить экспертизу союзников для быстрого наращивания американского ледокольного флота. Программа «Полярный сторожевой корабль» была осложнена не отсутствием финансирования, а недостаточным уровнем контроля со стороны ответственных органов и конгресса, а также недостатком кадров и медленным согласованием верфи, где будет осуществляться строительство (Волгин, Гулиев 2025).

Завершение строительства первого ледокола рассчитано на 2030 г. (изначальная дата – 2023 г.) (Humpert 2024). Начало строительства в мае 2025 г. и выделение дополнительных средств не только говорят об активизации ледоколостроения, но и подчёркивают, что во время более стабильной геополитической обстановки, при полноценном функционировании Арктического совета и сохранении диалога с Россией, сроки выполнения программы корректировались, а контроль строительства ледоколов не являлся приоритетом властей. «Ледяной пакт» пока также не принёс реальных результатов, его эффективность можно поставить под сомнение, учитывая неудачи предыдущих программ (Коньшев, Сергунин 2024b: 237).

Соответствие декларируемых целей потребностям в ледоколах

Декларируемые цели Д. Трампа в ледоколостроение завышены: заявления президента США о приобретении и строительстве 40 ледоколов (Verge 2025) не соответствуют запросам БОХР страны. В соответствии с комментариями официальных представителей ведомства для успешного функционирования БОХР требуется 8–9 новых судов, включая арктическое и антарктическое направление (Ferran 2025).

Географическая область потенциального функционирования ледоколов США в Арктике также значительно ограничена. Северный морской путь, который перспективен с точки зрения экономических выгод и логистических маршрутов (Журавель 2023), не предназначен для использования нероссийских ледоколов. В соответствии с внутренним законодательством только ледоколы под российским флагом имеют право оказывать сопровождение судам

в акваториях Северного морского пути и арктических проливах (Постановление Правительства РФ от 2022 г. №2496...). Это делает невозможным долгосрочное планирование использования американских ледоколов в акваториях СМП.

Акватории Северо-Западного прохода (СЗП), которые находятся под юрисдикцией Канады, не нуждаются в большом количестве ледоколов из-за ограниченных возможностей их использования в коммерческих целях. Маршруты СЗП отличаются мелководностью и непредсказуемыми условиями навигации (Cook et al. 2024). В рекордном 2023 г. по нему прошло 42 рейса, причём только 13 из них были выполнены грузовыми судами, что значительно меньше ежегодной средней загруженности СМП (Росатом: число разрешений... 2025).

Большое количество ледоколов не является необходимым условием для развития европейской части Арктики. Экономическая несостоятельность их использования подтверждается действиями стран региона. Вследствие сокращения бюджета Дания сняла с эксплуатации свои ледоколы ещё в 2010 г. и не представляла новых конкретных планов на этом направлении. Несмотря на заявления официальных представителей Копенгагена о необходимости вернуть специализированные мощности (Denmark sees need... 2025), на настоящий момент не реализуются проекты по заказу или строительству ледоколов. Потенциальным направлением их использования представляется Гренландия, однако это требует дополнительного планирования и согласования трёх сторон (Гренландии, Дании и США) (Clemensen 2025). Ледоколы Швеции задействованы исключительно в пределах Балтийского моря и Ботнического залива. Норвегия обладает только двумя ледоколами: «Свальбардом» БОХР Норвегии, в основном работающим в районе архипелага Шпицберген, и «Кронпринцем Хоконом», используемым для научных целей. Нет никаких сведений о планах построения или закупки новых.

Таким образом, в среднесрочном периоде использование потенциально большого количества ледоколов США и стран НАТО в целом географически ограничено североамериканской Арктикой. В свою очередь, экономический потенциал энергетических проектов на Аляске недостаточен для оправдания финансирования большого количества ледоколов. Исходя из этого, необходимо рассмотреть другие факторы для обоснования планов по наращиванию флота, в частности, стремление проецировать военно-политическое влияние США в Арктическом регионе.

Оборонный вектор ледоколостроения

Упоминание развития ледокольного флота в заявлениях Соединённых Штатов позволяет говорить о главенствующей роли геополитических причин. Наращивание ледокольных мощностей соответствует принципу преемственности администраций, как продолжению политики первого срока Д. Трампа, так и развитию архитектуры безопасности на Крайнем Севере, заложенной в до сих пор действующих документах администрации Дж. Байдена.

Ещё в 2020 г. Д. Трамп опубликовал меморандум о защите национальных интересов США в Арктике и Антарктике (Бахтина 2020). Документ предполагал в кратчайшие сроки разработать план построения трёх ледоколов, а также выбрать для них две базы в территориальных водах страны и две – в других государствах. Так, перед ледоколами ставилась задача обеспечивать физическое присутствие США (O'Rourke 2025).

Стоит подчеркнуть, что подход к организации ледокольного флота в России отличается: суда и корабли принадлежат различным операторам и владельцам в зависимости от направления и целей деятельности. Все действующие ледоколы США относятся к Береговой охране, которая, в свою очередь, является одним из шести видов вооружённых сил страны.

Большинство российских ледоколов призвано обеспечить функционирование существ-

вующих энергетических проектов. На данный момент, по оценке госкорпорации «Росатом», в стране наблюдается недостаток ледоколов и судов арктического класса именно вследствие того, что «скорость и масштабы арктических проектов за последние 10 лет оказались значительно выше развития отечественного судостроения» (Спецпредставитель «Росатома» по Арктике... 2025), а не из-за военно-политических причин. В ведении Военно-морского флота России, в свою очередь, находятся всего два ледокола проекта 21180 (Ледокол «Евпатий Коловрат» приняли... 2024), Береговая охрана располагает только одним действующим и тремя строящимися патрульными кораблями ледового класса проекта 23550, которые могут выполнять функции ледокола (Что известно о патрульных... 2025).

Согласно заявлениям действующей администрации Д. Трампа, США необходимо сократить разрыв с возможностями России и Китая. Следуя принципам, заложенным в документах стратегического планирования, проецирование влияния США в Арктике возможно при условии обеспечения технологического соответствия другим странам. Укрепление сотрудничества КНР и России, продвижение концепции «Ледового Шёлкового пути», а также развитие собственного ледокольного флота КНР и регулярное направление судов в арктические воды, в том числе вблизи побережья Аляски, представляет долгосрочный вызов для Вашингтона.

Ледокольный флот США является также возможной опорой для оспаривания правового режима, установленного Россией в акваториях Северного морского пути в рамках программы по «Свободе судоходства»¹ с активным участием вооружённых сил США. Частью Закона о полномочиях на национальную оборону США 2022 г. являлось изучение возможностей обеспечить транзит в российской Арктике, не считаясь с требованиями Москвы (Schreiber 2022). Поскольку для успешного проведения миссии программы американское командование должно быть готово ко всем чрезвычайным ситуациям, использование тяжёлого ледокола является предпочтительным вариантом (Todorov 2022).

Обращение к подобным инструментам маловероятно, пока СМП не раскроет потенциал круглогодичного логистического маршрута (Гудев 2020). Но участие в решении вопроса регулирования судоходства в акваториях СМП представляет одну из сфер, на которые может распространиться повестка НАТО (Данилов 2024: 13). Эти же цели по «защите морского права» отражены в трёхстороннем «Ледяном пакте» (Joint Statement on ICE Pact... 2024). Таким образом, ледокольный флот позиционируется как средство противостояния позициям России в отношении международного морского права.

* * *

Активизация планирования развития ледокольного флота США связана с повышением конфликтного потенциала Арктического региона: возможной эскалацией в связи с оспариванием правового режима в Арктике в будущем, а также существующего разрыва в возможностях с Россией. Происходит качественное изменение по сравнению с периодом холодной войны: нарастает вероятность гонки вооружений на Крайнем Севере. Таким образом, обновление ледокольного флота и взаимодействие на этом направлении арктических стран – членов НАТО, в первую очередь США, стоит рассматривать как часть повышения «физического присутствия» в Арктике и её милитаризации.

Выполнение планов США по быстрому наращиванию ледокольного флота ставится под сомнение. С технической стороны потребуется больше времени на формирование собственной производственной базы ледоколостроения и налаживания цепочек поставок. Для приобретения судов у других государств, в частности Финляндии, придётся отказаться от доктри-

¹ Англ. *Freedom of Navigation, FON*.

ны, согласно которой ледоколы БОХР должны быть построены только на американских верфях. Но более значимым представляется не отсутствие технической возможности, а недостаточность внутриполитической мотивации – экономических причин для содержания крупного ледокольного флота. Заявления Д. Трампа о масштабном наращивании ледокольного флота не отражают потребностей БОХР. Существующие многосторонние инициативы на данный момент также являются политическими заявлениями, которые не соотносятся с реальными вложениями. Различаются и позиции арктических стран – членов НАТО: большинство не рассчитывает на значительное обновление флота ввиду отсутствия экономической необходимости.

Список литературы / References

Cook, A.J., Dawson, J., Howell, S. et al. (2024). Sea ice choke points reduce the length of the shipping season in the Northwest Passage. *Communications Earth Environment* 1362(5). DOI: 10.1038/s43247-024-01477-6

Biden administration restricts oil and gas leasing in Alaska's petroleum reserve. NPR. 20.04.2024. Available at: <https://www.npr.org/2024/04/20/1246085825/biden-restricts-alaska-oil-gas-leasing-reserve> (accessed 20.09.2025).

Bollinger shipyards to commence full production on US coast guard polar security cutter. Bollinger shipyards. 01.05.2025. Available at: <https://www.bollingershipyards.com/news/bollinger-shipyards-to-commence-full-production-on-u-s-coast-guard-polar-security-cutter/> (accessed 17.09.2025).

Brooks, J. (2025). Updated estimate shows Alaska has more people than previously thought. *Alaska Beacon*. 08.01.2025. Available at: <https://alaskabeacon.com/2025/01/08/updated-estimate-shows-alaska-has-more-people-than-previously-thought/> (accessed 27.09.2025).

Clemensen, N. (2025). «The world order could start to evolve from the Arctic»: Trump, thin ice and the fight for the Northwest Passage. *The Guardian*. 30.01.2025. Available at: <https://www.theguardian.com/environment/2025/jan/30/world-order-start-arctic-trump-thin-ice-greenland-northwest-passage> (accessed 15.10.2025).

Construction of Arctic security cutters. The White House. 08.10.2025. Available at: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/10/construction-of-arctic-security-cutters/> (accessed 15.10.2025).

Denmark sees need for more icebreakers in Arctic. RITZAU News. 15.01.2025. Available at: <https://danishnews.ritzau.com/article/284971ef-d8a1-403a-8fa0-f94939f0da3e4undefined> (accessed 10.09.2025).

Ferran, L. (2025). After Trump's promise of 40 big icebreakers, Coast Guard says it'll take eight or nine for polar ops. *Breaking Defense*. 08.04.2025. Available at: <https://breakingdefense.com/2025/04/after-trumps-promise-of-40-big-icebreakers-coast-guard-says-eight-or-nine-will-do/> (accessed 10.09.2025).

GDP by State. U.S. Bureau of Economic Analysis. 2025. Available at: <https://www.bea.gov/data/gdp/gdp-state> (accessed 25.09.2025).

Humpert, M. (2024). U.S. Polar icebreaker faces new delays. *High North News*. 30.05.2024. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/us-polar-icebreaker-faces-new-delays-and-cost-overruns-report-says> (accessed 23.09.2025).

Humpert, M. (2025). U.S. Coast Guard's New Icebreaker «Storis» Departs on Maiden Voyage Bolstering Presence in Arctic. *High North News*. 05.06.2025. Available at: <https://www.highnorthnews.com/en/us-coast-guards-new-icebreaker-storis-departs-maiden-voyage-bolstering-presence-arctic> (accessed 23.09.2025).

Joint statement on ICE Pact. The White House. 11.07.2024. Available at: <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2024/07/11/joint-statement-on-ice-pact/> (accessed 24.09.2025).

LaLonde, I. (2025). Close the Icebreaker Gap with ICE Pact. U.S. Naval Institute. 2025. Available at: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2025/august/close-icebreaker-gap-ice-pact> (accessed 16.09.2025).

Lynch, M. (2025). The risks around the Alaskan LNG Project. Forbes. 25.07.2025. Available at: <https://www.forbes.com/sites/michaellynch/2025/07/25/the-risks-around-the-alaskan-lng-project/> (accessed 15.09.2025).

Murray, K. (2024). Coast Guard adds first polar icebreaker to its fleet in 25 years. United States Coast Guard. 23.12.2024. Available at: <https://www.mycg.uscg.mil/News/Article/4016098/coast-guard-adds-first-polar-icebreaker-to-its-fleet-in-25-years/> (accessed 16.09.2025).

OECD data. Bureau of Economic Analysis Canada. 2023. Available at: <https://stats.oecd.org/> (accessed 21.09.2025).

O'Rourke, R. (2025). Coast Guard Polar Security Cutter (PSC) and Arctic Security Cutter (ASC) Icebreaker Programs: Background and Issues for Congress. Congressional Research Service. 21.04.2025. Available at: <https://crsreports.congress.gov/product/details?prodcode=RL34391> (accessed 19.09.2025).

Payton, B. (2025). Command of the sea: can Trump make America build ships again. FDI Intelligence. 10.04.2025. Available at: <https://www.fdiintelligence.com/content/d5c21fa0-b481-4e92-b35e-6b49aeeb6887> (accessed 27.09.2025).

President Trump's One Big Beautiful Bill Is Now the Law. The White House. 04.07.2025. Available at: <https://www.whitehouse.gov/articles/2025/07/president-trumps-one-big-beautiful-bill-is-now-the-law/> (accessed 21.09.2025).

Rantanen, M., Karpechko, A.Y., Lipponen, A. et al. (2022). The Arctic has warmed nearly four times faster than the globe since 1979. Communications Earth Environment 168(3). DOI: 10.1038/s43247-022-00498-3. Available at: <https://www.nature.com/articles/s43247-022-00498-3> (accessed 27.09.2025).

Rosen, Y. (2024). Biden administration plans new limits on oil leasing in Alaska's Arctic National Wildlife Refuge. Alaska public media. 07.11.2024. Available at: <https://alaskapublic.org/news/2024-11-07/biden-administration-plans-new-limits-on-oil-leasing-in-alaskas-arctic-national-wildlife-refuge> (accessed 18.09.2025).

Russia and the Arctic region. The Arctic Council website. Available at: <https://arctic-council.org/about/states/russian-federation/#:~:text=Approximately%20two%20and%20a%20half,living%20in%20the%20Arctic%20worldwide.> (accessed 20.09.2025).

Schreiber, M. (2022). Latest US defense bill considers a Northern Sea Route transit, more icebreakers. Arctic Business Journal. 22.12.2022. Available at: <https://www.arctictoday.com/latest-us-defense-bill-considers-a-northern-sea-route-transit-more-icebreakers/> (accessed 12.09.2025).

Sivunen, H., Keyton, D. (2025). Work begins in Finland on a new Canadian icebreaker for Arctic defence. CTV News. 20.08.2025. Available at: <https://www.ctvnews.ca/canada/article/work-begins-in-finland-on-a-new-canadian-icebreaker-for-arctic-defence/> (accessed 12.09.2025).

Stewen, C. (2025). New icebreaker to be designed for Finland. Aker Arctic. 07.05.2025. Available at: <https://akerarctic.fi/arctic-passion/new-icebreaker-to-be-designed-for-finland/> (accessed 25.09.2025).

Todorov, A. (2022) Dire straits of the Russian Arctic: Options and challenges for a potential US FONOP in the Northern Sea Route. Marine Policy (139). DOI: 10.1016/j.marpol.2022.105020

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982. Montego Bay: UN. 1982.

Unleashing Alaska's extraordinary resource potential. The White House. 20.01.2025. Available at: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/01/unleashing-alaskas-extraordinary-resource-potential/> (accessed 16.09.2025).

U.S. Coast Guard announces Juneau homeporting for future icebreaker. United States Coast Guard. 14.08.2024. Available at: <https://www.news.uscg.mil/Press-Releases/Article/3873673/us-coast-guard-announces-juneau-homeporting-for-future-icebreaker/> (accessed 25.09.2025).

Verge, B. (2025). Trump says 40 icebreakers will be ordered for U.S. fleet, though plans for purchase are unclear. Alaska's news source. 31.01.2025. Available at: <https://www.alaskasnews.com/2025/01/31/trump-says-40-icebreakers-will-be-ordered-us-fleet-though-plans-purchase-are-unclear/> (accessed 27.09.2025).

Арктика в цифрах. Росконгресс. 02.09.2024. [The Arctic in Figures. Roscongress. 02.09.2024. (In Russian)]. Available at: https://roscongress.org/materials/arktika-v-tsifrakh/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (accessed 23.09.2025).

Бахтина, О. (2020). Ледокольная стратегия Д. Трампа. Нефтегаз. 10.06.2020. [Bakhtina, O. (2020). D. Trump's Icebreaker Strategy. Neftegaz. 06.10.2020. (In Russian)]. Available at: <https://neftgaz.ru/news/Suda-i-sudostroenie/621487-ledokolnaya-strategiya-d-trampa-memorandum-o-zashchite-natsionalnykh-interesov-ssha-v-arktike-i-anta/> (accessed 27.09.2025).

Волгин, С., Гулиев, И. (2025). Догнать Россию и перегнать Китай: новый ледокольный флот для Трампа. РСМД. 24.04.2025. [Volgin, S., Guliyev, I. (2025). Catch up with Russia and overtake China: a new icebreaker fleet for Trump. RIAC. 24.04.2025. (In Russian)]. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/dognat-rossiyu-i-peregnat-kitay-novyy-ledokolnyy-flot-dlya-trampa/> (accessed 17.09.2025).

Вяхирева, Н.С. (2024). США в Арктике против рисков от России и надвигающегося Китая. РСМД. 05.08.2024. [Vyakhireva, N.S. (2024). The United States in the Arctic versus the Risks from Russia and the Encroaching China. RIAC. 05.08.2024. (In Russian)]. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ssha-v-arktike-protiv-riskov-ot-rossii-i-nadvigayushchegosya-kitaya/> (accessed 15.10.2025).

Гармаш, А., Токарева, А. (2025). О чем Владимир Путин рассказал на пленарном заседании ВЭФ. Главное. Коммерсант. 09.09.2025. [Garmash, A., Tokareva, A. (2025). What Vladimir Putin spoke about at the plenary session of the Eastern Economic Forum. The Main points. Kommersant. 09.09.2025. (In Russian)]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/8009992> (accessed 22.09.2025).

Гриценко, Д. (2025). Новые водные: в РФ предложили создать исследовательский ледокольный флот. Известия. 25.03.2025. [Gritsenko, D. (2025). New waterways: Russia proposes creating a research icebreaker fleet. Izvestia. 25.03.2025. (In Russian)]. Available at: <https://iz.ru/1859102/denis-gritsenko/novye-vodnye-v-rf-predlozhili-sozdat-issledovatel'skij-ledokolnyj-flot> (accessed 11.09.2025).

Гудев, П.А. (2020). Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I // Арктика и Север (40): 142–164. [Gudev, P.A. (2020). The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law: Part I. Arctic and North (40): 142–164. (In Russian)]. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.142

Данилов, Д.А. (2024). НАТО в Арктике: импульсы и ограничения // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН (5): 7–17. [Danilov, D.A. (2024). NATO in the Arctic: Incentives and Impediments. Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN (5): 7–17. (In Russian)]. DOI:

10.15211/vestnikieran52024717

Журавель, В.П. (2023). Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН (2): 125–135. [Zhuravel, V.P. (2023). Northern Sea Route: Estimates and Forecasts. Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN (2): 125–135. (In Russian)]. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135

Задера, С. (2025). Чекунков: Арктика производит 7,5% ВВП и 11% экспорта России. Российская газета. 14.05.2025. [Zadera, S. (2025). Chekunkov: The Arctic produces 7.5% of Russia's GDP and 11% of its exports. Rossiyskaya Gazeta. 14.05.2025. (In Russian)]. Available at: <https://rg.ru/2025/05/14/chekunkov-arktika-proizvodit-75-vvp-i-11-eksporta-rossii.html> (accessed 27.09.2025).

Игнатьева, А. (2022). Правительство распорядилось создать главное управление Северного морского пути. Нефтегаз. 02.08.2022. [Ignatieva A. (2022). The government ordered the creation of a main administration for the Northern Sea Route. Neftegaz. 02.08.2022. (In Russian)]. Available at: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/745709-pravitelstvo-rasporyadilos-sozdat-glavnoe-upravlenie-severnogo-morskogo-puti/> (accessed 15.10.2025).

Количество льда в Арктике и Антарктике. Арктический и антарктический научно-исследовательский институт. 10.10.2023. [Ice extent in the Arctic and Antarctic. Arctic and Antarctic Research Institute. 10.10.2023. (In Russian)]. Available at: <https://www.aari.ru/press-center/news/novosti-aari/kolichestvo-lda-v-arktike-i-antarktike-ostaetsya-rekordno-nizkim> (accessed 27.09.2025).

Коньшев, В.Н., Сергунин, А.А. (2024a). Военная безопасность в Арктике: новые угрозы для России // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика (3): 127–152. [Konyshchev, V.N., Sergunin, A.A. (2024a). Military Security In The Arctic: New Threats To Russia. Lomonosov World Politics Journal (3): 127–152. (In Russian)]. DOI: 10.48015/2076-7404-2024-16-3-127-152

Коньшев, В.Н., Сергунин, А.А. (2024b). О новой военной стратегии США в Арктике // Арктика и Север (57): 226–243. [Konyshchev, V.N., Sergunin, A.A. (2024b). On the new US military strategy in the Arctic. Arctic and North (57): 226–243. (In Russian)]. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.57.226

Кортунов, А. (2024). Насколько неизбежна «ледокольная гонка». РСМД. 24.07.2024. [Kortunov, A. (2024). How inevitable is the «icebreaker race». RIAC. 24.07.2024. (In Russian)]. Available at: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/naskolko-neizbezhna-ledokolnaya-gonka/?sphrase_id=151267208 (accessed 22.09.2025).

Ледокол «Евпатий Коловрат» приняли в состав ВМФ. РБК. 26.07.2024. [The icebreaker Evpatiy Kolovrat was accepted into the Navy. RBC. 26.07.2024. (In Russian)]. Available at: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/66a352999a79476bef388601> (accessed 27.09.2025).

Ледокольный флот России – самый мощный в мире. Министерство транспорта РФ. 20.02.2024. [Russia's icebreaker fleet is the most powerful in the world. Ministry of Transport of the Russian Federation. 20.02.2024. (In Russian)]. Available at: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11115> (accessed 24.09.2025).

Международный форум «Арктика – территория диалога». Президент России. 27.03.2025. [International Forum «The Arctic: Territory of Dialogue». President of Russia. 27.03.2025. (In Russian)]. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/76554> (accessed 22.09.2025).

Постановление Правительства РФ №2496 «Об утверждении Правил плавания во внутренних морских водах Российской Федерации судов под флагами иностранных государств». 29.12.2022. [Resolution of the Government of the Russian Federation No. 2496 «On approval of the

Rules of navigation in the internal sea waters of the Russian Federation for vessels flying the flags of foreign states». 29.12.2022. (In Russian)]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202212310003> (accessed 23.09.2025).

Росатом: число разрешений на плавание по СМП уже превысило показатель 2024 года. ТАСС. 18.06.2025. [Rosatom: The number of permits for navigation along the Northern Sea Route has already exceeded the 2024 figure. TASS. 18.06.2025. (In Russian)]. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/24257563> (accessed 16.10.2025).

Спецпредставитель «Росатома» по Арктике: Ледокольная проводка на Севморпути не должна дорожать до полной «раскатки» маршрута. Интерфакс. 18.06.2025. [Rosatom's special representative for the Arctic: Icebreaker escort on the Northern Sea Route should not become more expensive until the route is fully operational. Interfax. 18.06.2025. (In Russian)]. Available at: <https://www.interfax.ru/interview/1031759> (accessed 27.09.2025).

Строительство головного атомного ледокола «Россия» (проект 10510). Атомфлот. [Construction of the lead nuclear icebreaker «Rossiya» (Project 10510). Atomflot. (In Russian)]. Available at: <https://www.rosatomflot.ru/flot/sverhmoshnyy-atomnyy-ledokol-rossiya-proekta-10510/> (accessed 27.09.2025).

Ходовые испытания ледокола «Якутия» завершились. РИА Новости. 13.12.2024. [Sea trials of the icebreaker Yakutia have been completed. RIA Novosti. 13.12.2024. (In Russian)]. Available at: <https://ria.ru/20241213/yakutiya-1989137826.html> (accessed 17.09.2025).

Что известно о патрульных кораблях ледового класса проекта 23550. ТАСС. 05.09.2025. [What is known about the Project 23550 ice-class patrol ships. TASS. 05.09.2025 (In Russian)]. Available at: <https://tass.ru/info/24973149> (accessed 15.09.2025).