

Научная статья  
УДК 35.351.353.321  
doi: 10.34987/vestnik.sibpsa.2022.28.67.016

## Некоторые вопросы совершенствования арктической подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и системы гражданской обороны

**Владимир Николаевич Белоусов**  
**Игорь Викторович Петешев**  
**Александр Анатольевич Рыжов**

*Академия гражданской защиты МЧС России, Химки, Россия*

**Автор ответственный за переписку:** Рыжов Александр Анатольевич, [a.ryzhov@amchs.ru](mailto:a.ryzhov@amchs.ru)

**Аннотация.** Статья раскрывает необходимость создания отдельной подсистемы в составе Единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС (РСЧС) на территории Арктической зоны Российской Федерации (далее арктическая зона). В статье дается краткая характеристика территории, и раскрываются факторы, определяющие необходимость ее выделения в отдельную подсистему.

**Ключевые слова:** Арктическая зона, Арктическая подсистема РСЧС, Северный морской путь, Северный широтный ход, источники техногенных ЧС

**Для цитирования:** Белоусов В.Н., Петешев И.В., Рыжов А.А. Некоторые вопросы совершенствования арктической подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и системы гражданской обороны // Сибирский пожарно-спасательный вестник. 2022. № 2 (25). С. 142-146.

Original article

## SOME ISSUES OF IMPROVING THE ARCTIC SUBSYSTEM OF THE UNIFIED STATE EMERGENCY PREVENTION AND RESPONSE SYSTEM AND THE CIVIL DEFENSE SYSTEM

**Vladimir N. Belousov**  
**Igor V. Peteshev**  
**Aleksandr A. Ryzhov**

*Civil Defence Academy of Emercom of Russia, Khimki, Russia*

**Corresponding author:** Aleksandr A. Ryzhov, [a.ryzhov@amchs.ru](mailto:a.ryzhov@amchs.ru)

**Abstract.** The article reveals the need to create a separate subsystem as part of the Unified State Emergency Prevention and Response System in the Arctic Zone of the Russian Federation (hereinafter the Arctic zone). The article gives a brief description of the territory, and reveals the factors determining the need for its allocation into a separate subsystem.

**Keywords:** The Arctic zone, the Arctic subsystem of the RSF, the Northern Sea Route, the Northern latitudinal course, sources of man-made emergencies

**For citation:** Belousov V.N., Peteshev I.V., Ryzhov A.A. Some issues of improving the Arctic subsystem of the unified state system of emergency prevention and response and the civil defense system // Siberian Fire and Rescue Bulletin 2022. № 2 (25). С. 142-146.

Россия – государство, имеющее в своем составе весьма значительные территории, относящиеся к Арктической зоне, которая, в свою очередь включает:

- территориальные внутренние морские воды (12 морских миль);
- исключительные экономические зоны (200 морских миль);
- континентальный шельф (350 морских миль) [7].

Изучение Арктической зоны подтверждает огромное сосредоточение там основных запасов полезных ископаемых, важность которых, на настоящее время, являются определяющими фактором для развития экономического потенциала Российского государства и мировой экономики в целом. Только, на сегодняшний день, к основным разведанным запасам полезных ископаемых можно отнести углеводородное сырье, апатитовый концентрат, никель (100% запасов), медь (около 60% запасов), вольфрам (более 50% запасов), редкоземельные элементы (более 95%), платиноиды (свыше 98% запасов), олово (более 75%), значительны запасы ртути, золота, серебра, алмазов и других природных ресурсов [6].

В тоже время, Арктическая зона России характеризуется исключительными природными и климатическими условиями, к которым относятся:

а) экстремальные климатические условия, основной характеристикой, которых является аномально низкие температуры, которые в ряде районов зоны могут опускаться до рекордно низких значений – до -55, -60°C;

б) сильные снежные бури, штормы и ветры (ураганы), обильное выпадение снежных осадков создает глубокий снежный покров на сухопутной территории, который держится почти 10-11 месяцев и сходят лишь на месяц-полтора.

в) на реках сухопутной территории возникают обширные наводнения, ледяные заторы, происходит подвижка льдов в весенний и осенний период;

г) наличие вечной мерзлоты на практически всей территории, которая имеет устойчивую тенденцию к таянию, соответственно смещению грунта;

д) на морских территориях возникают явления, характеризующие воздействия крупных ледяных полей, айсбергов, ледовым сжатием, образованием торосов, навалов льда на берег и другие.

Во всем многообразии характеристик, присущих Арктике, можно уверенно констатировать, что данная территория входит в сферу особых геостратегических интересов различных стран, в ряде которых Российские интересы по освоению Арктической зоны занимает далеко не последнее место.

Сегодня наше государство предпринимает значительные шаги по развитию Арктики, в первую очередь для освоения ее богатств, необходимых для активного социально-экономического роста, а также обеспечения экономической безопасности России на долгосрочную перспективу.

В программе социально-экономического развития Арктических территорий Российской Федерации предполагается сформировать восемь опорных зон ее развития, в основе развития которых должны стать созданные минерально-сырьевые центры. Помимо этого, в опорных зонах предусматривается дальнейшее развитие таких отраслей экономики, как судостроение, машиностроение, лесопромышленный комплекс, для чего потребуются развитие транспортной инфраструктуры и логистики. Не исключается, при развитии Арктической зоны развитие такой отрасли как туризм.

Далее необходимо отметить, что формирование опорных зон развития с минерально-сырьевыми центрами не предусматривает новых административно-территориальных образований Арктической зоны, а должны быть сформированы, исходя из существующего

административно-территориального деления, транспортных узлов и ресурсной базы с дальнейшей перспективой их развития.

Также одним из главных направлений, помимо создания и развития опорных зон, является создание разветвленной транспортной инфраструктуры, в которую должны входить железнодорожная сеть и автомобильные дороги. В плане развития железнодорожной сети запланировано строительство и развитие «Северного широтного хода», который должен связать восточную и западную части страны, относящиеся к Арктической зоне, это позволит решать огромный спектр проблем социально-экономического развития, в том числе территорий, Сибири и Дальнего Востока [3,4]. Наряду с развитием железнодорожного транспорта в Арктической зоне, значительную часть плана ее развития занимает реализация проекта создания сети автомобильных дорог. Все вместе это позволит, в рамках реализации программы развития Арктической зоны, решить одну из важнейших и актуальных проблем – преодоление несоответствия между развитием добычи огромных запасов природных ресурсов и недостаточным, неравномерным обеспечением их вывоза различными видами транспорта.

Дальнейшая реализация государственной программы экономического развития Арктики позволяет превратить Арктическую зону России в так называемый локомотив для всестороннего развития всего государства.

Также нельзя ни отметить, что в Арктической зоне проходит Северный морской путь (далее – СМП), имеющий важнейшее государственное геостратегическое значение. Учитывая, то, что Россия, в настоящее время нацелена на создание значительной группы атомных ледоколов, а также мировую тенденцию глобального потепления на Планете, можно констатировать круглогодичное использование СМП не только для транспортировки грузов, но и для всестороннего обеспечения поселений и населенных пунктов на всем протяжении морского пути, что объективно приведет к увеличению грузопотоков, а также сокращению времени на доставку грузов из Европы в Юго-Восточную часть Азии, тем самым он может стать постоянно действующим международным направлением. Исходя из этого, можно с уверенностью сказать, что СМП является важной частью инфраструктуры экономического кластера, позволяющий обеспечить доступ к богатейшим ресурсам Арктического шельфа и месторождениям Сибири, связывая запад и восток России, существенно влияет на сокращение транспортных расходов [5]. Так же СМП объединяет в общую транспортную сеть речные системы, пролегающие к нему территории страны на 70%.

Итак, предполагаемое развитие железнодорожного, автомобильного, морского и речного транспорта, включая СМП должны создать надежную постоянно действующую транспортную и логистическую сеть, независимую, в том числе, от ледовой обстановки, сроков навигации и др.

Наряду с запланированной высокой динамикой развития Арктической зоны, следует учитывать, еще такой не малозначительный фактор, как возможное возникновение различных чрезвычайных ситуаций техногенного характера на производственных площадках, территориях и на транспорте.

Проблемными объектами могут быть:

сооружения энергетики, действующие на суше и на море;

суда военно-морского флота нашего государства и Государственной корпорации Росатом с атомными реакторами;

опасные производства, способные излучать радиацию, в составе оборонного комплекса Российской Федерации;

территории для испытаний, проведения учений и кладбища радиоактивных отходов, места разработки залежей ядерных материалов;

объекты химического производства, пожароопасные и взрывоопасные предприятия федеральных органов исполнительной власти и муниципальных образований;

шельфовые платформы по добыче газа и нефти в морских акваториях Российской Федерации;

чрезвычайные ситуации с кораблями на прибрежных территориях, в том числе на Северном Морском пути;

происшествия и чрезвычайные ситуации на автомобильных, железнодорожных, водных маршрутах, на заполярных и внутренних воздушных трассах;

значительное увеличение температур воздуха, приводящее к резкому таянию снега и льда и возникающие в связи с этим чрезвычайные ситуации.

Необходимо напомнить, что в Российской Федерации уделяют огромное внимание северным территориям страны. Руководство нашего государства приняло важнейшие нормативные правовые акты в области развития арктической зоны на среднесрочную и долгосрочную перспективу [1,2,3].

Исходя из сказанного, к признакам, указывающим на специфику этой территории для выделения ее в отдельную подсистему, можно отнести:

наличие масштабных запасов полезных ископаемых и различных природных ресурсов;

отличные от других климатические и природные условия, имеющиеся только на этой территории и значительно отличающиеся от климата других территорий страны;

имеющиеся площади вечной мерзлоты, на территориях которых находятся жилые районы, различные предприятия, объекты и коммуникации;

принятые решения на государственном уровне по ближним и дальним перспективам экономического развития арктической зоны;

планирование и начало строительства на этой территории мощной системы железнодорожных магистралей, шоссейных дорог;

в предыдущие годы возросло количество, а в последние годы резко увеличилось число объектов, на которых возможны техногенные чрезвычайные ситуации;

в настоящее время рассматриваемые объекты и инфраструктура являются важными составляющими особых геостратегических интересов государства, военно-политического противоборства и обеспечения обороноспособности страны;

специфика в больших протяженностях железных и шоссейных дорог до промышленных и административных центров, неравномерное расселение и низкая плотность населения, очаговый характер промышленно-хозяйственного сектора;

перспективы строительства важных объектов промышленности, элементов транспортной инфраструктуры, а также новые источники чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, присущие именно данной территории с учетом прогноза интенсивного многополярного развития Российской Арктики, что также можно рассматривать как фактор, требующий создание отдельной Арктической подсистемы.

На основании изложенного можно сделать вывод, что на территории Арктической зоны РФ сложилась необходимость создания Арктической подсистемы РСЧС, при развитии которой необходим особый подход по строительству, подготовке и функционированию органов управления, сил и средств для предупреждения и ликвидации ЧС.

Создание Арктической подсистемы РСЧС позволит в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС создать эффективные органы управления, профессионально подготовленные силы и средства, необходимые резервы финансовых и материальных ресурсов, современные системы оповещения и информирования населения об авариях и катастрофах для защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера применительно к природно-климатическим особенностям данной территории.

Эта подсистема будет важной территориальной единицей, которая обладает всеми необходимыми элементами для предупреждения и ликвидации возможных чрезвычайных ситуаций, в отличающихся от других территорий страны условиях. Она сможет качественно решить все вопросы по защите населения и территорий даже при значительном увеличении количества источников техногенных опасностей, с учетом стремительного развития

промышленного комплекса, имеющего потенциально опасные и критически важные объекты для национальной безопасности страны.

### Список источников

1. «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», утверждены Президентом РФ 18 сентября 2008 г. (Пр-1969). [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_119442/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/) (дата обращения: 10.03.2022).
2. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. [Электронный ресурс]: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения: 11.03.2022).
3. Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. N 164 «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года». [Электронный ресурс]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_347129/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_347129/) (дата обращения: 16.03.2022).
4. Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 года N 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». [Электронный ресурс]: <http://government.ru/docs/all/91474/> (дата обращения: 14.03.2022).
5. План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года от 23.12.2019г. [Электронный ресурс]: <http://government.ru/docs/38714/> (дата обращения: 10.03.2022).
6. Журнал «Воздушно-космическая оборона» №6 – 2008г. М. Шестопалов, доктор экономических наук. [Электронный ресурс]: <http://militaryarticle.ru/voenno-kosmicheskaya-oborona/2008/12464-vektor-ustremlenij-arktika> (дата обращения: 20.02.2022).
7. Информационно-аналитический журнал «Политическое образование» Арктическая зона РФ. Блог пользователя Юрий Лукин 04/03/2016. [Электронный ресурс]: <http://lawinrussia.ru/blogs/yuriy-lukin> (дата обращения: 16.01.2022).

### List of sources

1. "Fundamentals of the State policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2020 and beyond", approved by the President of the Russian Federation on September 18, 2008 (Pr-1969). [Electronic resource]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_119442/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/) (accessed 10.03.2022).
2. Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2020. [Electronic resource]: <http://government.ru/info/18360/> (accessed: 03/11/2022).
3. Decree of the President of the Russian Federation No. 164 dated March 5, 2020 "On the Fundamentals of the State policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035". [Electronic resource]: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_347129/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_347129/) (date of appeal: 03/16/2022).
4. Decree of the Government of the Russian Federation No. 366 dated April 21, 2014 "On Approval of the State Program of the Russian Federation "Socio-economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation". [Electronic resource]: <http://government.ru/docs/all/91474/> (accessed: 03/14/2022).
5. The plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035 from 23.12.2019. [Electronic resource]: <http://government.ru/docs/38714/> (accessed: 03/10/2022).
6. Journal "Aerospace Defense" No. 6 – 2008. M. Shestopalov, Doctor of Economics. [Electronic resource]: <http://militaryarticle.ru/voenno-kosmicheskaya-oborona/2008/12464-vektor-ustremlenij-arktika> (accessed: 02/20/2022).

7. Information and analytical journal "Political education" Arctic zone of the Russian Federation. User blog Yuri Lukin 04/03/2016. [Electronic resource]: <http://lawinrussia.ru/blogs/yuriy-lukin> (accessed: 16.01.2022).

***Информация об авторах***

В.Н. Белоусов - кандидат социологических наук,

И.В. Петешев – кандидат военных наук

***Information about the author***

V.N. Belousov - Candidate of Sociological Sciences,

I.V. Peteshev – Candidate of Military Sciences

***Вклад авторов:*** все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

***Contribution of the authors:*** the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакция 24.05.2022; одобрена после рецензирования 22.06.2022; принята к публикации 30.06.2022.

The article was submitted 24.05.2022, approved after reviewing 22.06.2022, accepted for publication 30.06.2022.