

Действия сил и средств в различных условиях на рубежах задержания нефтяного пятна регламентируются планами ликвидации возможных аварийных ситуаций на подводном переходе магистрального нефтепровода.

Развитию систем аварийного реагирования служат работы по разработке и выполнению мероприятий по подготовке рубежей задержания нефтяного пятна к ледоставу и половодью. Примером целесообразности этого направления развития могут служить работы, выполненные совместно с ООО «АС Подводтрубопровод» по рекам Сож и Днепр в 2011 г.

В докладе представлены исследования возможных участков русла рек с целью установки стационарных рубежей задержания нефти и разработанные на их основания рекомендации.

**УДК. 665.52(075.8)**

## **ТРЕБОВАНИЯ К РУБЕЖАМ ЗАДЕРЖАНИЯ НЕФТЯНОГО ПЯТНА**

**С. В. Сосновский, А. Н. Козик**

*ОАО «Гомельтранснефть Дружба», г. Гомель, Республика Беларусь*

Борьба с нефтяным загрязнением, как правило, ведется на заранее известных и специально подготовленных участках русла водотоков.

Вопросом выбора и подготовки таких участков ОАО «Гомельтранснефть Дружба» занимается более 10 лет. К настоящему времени оборудованы стационарные рубежи задержания нефтяного пятна на всех реках, которые пересекают магистральные нефтепроводы.

По оборудованию и назначению рубежи делятся на несколько категорий и в планах ликвидации возможных аварийных ситуаций рассматриваются и используются в процессе подготовки персонала АВС в соответствии с этой классификацией.

Требования к выбору рубежей касаются различных характеристик (гидрологических, антропогенных, ландшафтных и т.п.) и направлены на максимальную оперативность реагирования сил и средств АВС и минимизация ущерба от нефтяного разлива.

Соответствующие требования предъявляются и к оборудованию стационарных рубежей.

Действия сил и средств в различных условиях на рубежах задержания нефтяного пятна регламентируются «Планом ликвидации возможных аварийных ситуаций на подводном переходе магистрального нефтепровода».

Главное направление стратегии борьбы с нефтяным загрязнением рек Республики Беларусь, принятой в ОАО «Гомельтранснефть Дружба», – это ликвидация аварийных разливов нефти силами и оборудованием соб-

ственных аварийно-восстановительных служб на заранее оборудованных рубежах задержания нефтяного пятна.

Стратегическими также являются вопросы форм и степени привлечения к работам по ликвидации нефтяного загрязнения сторонних организаций, населения, а также объемов капитальных вложений на оборудование рубежей задержания нефтяного пятна.

**УДК 614.849**

## **МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ СИСТЕМ МАГИСТРАЛЬНОГО ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

**М. В. Уткин**

*Учреждение «Научно-исследовательский институт пожарной безопасности и проблем чрезвычайных ситуаций» МЧС Республики Беларусь,  
г. Минск, Республика Беларусь*

На современном этапе развития магистрального трубопроводного транспорта проблема обеспечения безопасности приобретает все большую значимость. Значительную роль в обеспечении безопасной эксплуатации магистрального трубопроводного транспорта играет повседневный мониторинг как окружающей среды, так и транспортной инфраструктуры [1].

Созданный на базе МЧС Республики Беларусь ГУ «Республиканский центр управления и реагирования на чрезвычайные ситуации» является информационным центром Государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и гражданской обороны республики, куда направляются сведения от 11 органов государственного управления [2, 3].

Наряду с наземным мониторингом осуществляется также космическое и авиационное наблюдение обстановки на территории Республики Беларусь.

Для существующих систем мониторинга отмечается, что проблемным остается вопрос получения в режиме реального времени необходимого объема достоверной информации об обстановке и вариантах ее развития в целях принятия обоснованных управленческих решений для своевременного реагирования на складывающуюся обстановку.

Опыт зарубежных стран в части использования авиации для сбора информации об оперативной обстановке свидетельствует о наиболее высокой эффективности беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА). БПЛА эксплуатируют в составе беспилотных авиационных комплексов, включающих в себя один или несколько БПЛА, пункт управления, средства связи, регистрирующую аппаратуру.