



Всегда

**ПРИХОДИМ
НА ПОМОЩЬ**



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ НИКИТИН

Министр транспорта Российской Федерации

Дорогие друзья, уважаемые читатели!

Эта книга посвящена 70-летию Морской спасательной службы – юбилею учреждения, чья история неразрывно связана с эволюцией морской отрасли России, обеспечением безопасности мореплавания и спасением человеческих жизней.

Сегодня Морспасслужба работает на всех морских бассейнах страны – от Калининграда до Камчатки, от Северного морского пути до Каспийского моря. Организационная структура учреждения включает 8 филиалов, 22 обособленных подразделения и 4 пункта передового базирования в Арктике. Всего же уникальный флот службы насчитывает 274 судна различного класса, а в готовности к немедленному выходу на дежурстве ежедневно находятся более 40 специализированных судов и свыше 350 высокопрофессиональных спасателей.

За этими цифрами – ежедневный труд трехтысячного коллектива специалистов, для которых служение безопасности на море стало делом жизни. Работники Морспасслужбы выполняют сложнейшие аварийно-спасательные задачи, оказывают помощь судам, участвуют в ликвидации разливов нефти и вносят огромный вклад в защиту морской среды. Только за последние 5 лет силами ведомства было спасено и эвакуировано более 3300 человек – за каждым этим случаем стоит подлинный героизм и преданность долгу.

Убежден, книга будет интересна не только специалистам отрасли, но и всем, кто интересуется историей и современным развитием отечественного транспорта. Из ее страниц вы узнаете о структуре и зонах ответственности Морспасслужбы, о наиболее значимых аварийно-спасательных операциях последних лет. Именно они – спасатели, моряки, водолазы, операторы беспилотных авиационных комплексов и глубоководной робототехники – ежедневно обеспечивают надежную защиту человеческих жизней и хрупкой экологии на водных рубежах нашей Родины.

Весь коллектив Морской спасательной службы поздравляю с 70-летием учреждения! Спасибо каждому, кто сегодня работает в море и на берегу, кто обеспечивает деятельность Морспасслужбы, укрепляет ее авторитет и продолжает славные традиции ее богатой истории.





РОСМОРЕЧФЛОТ

Уважаемые читатели, дорогие друзья!

Перед вами книга, посвященная 70-летию Морской спасательной службы! Юбилею известной всей стране службы, в которой работают люди особой закалки, мужества и ответственности.

Современная Морспасслужба – наследница славных традиций ЭПРОНа, специалисты которого первыми освоили сложные водолазные работы, подводно-технические и спасательные операции в экстремальных условиях. За семь десятилетий современной истории Морспасслужба выросла в передовую высокопрофессиональную систему, способную оперативно действовать в самых сложных условиях – от оживленных морских портов до удаленных арктических акваторий. За каждым этапом этого пути – не только эволюция спасательной техники и технологий, но и прежде всего люди: спасатели, водолазы, судоводители, механики, инженеры, диспетчеры, руководители, для которых это стало делом жизни.

На страницах книги собраны истории подразделений учреждения, знаковые аварийно-спасательные операции, рассказ о напряженной и подчас незаметной работе, которая ежедневно обеспечивает безопасность судоходства и защиту морской среды. Особое место в книге занимают люди Морспасслужбы – те, чей профессионализм и верность долгу позволяют выполнять задачи, от которых зависят человеческие жизни и экологическая безопасность.

Благодарю всех, кто внес и продолжает вносить вклад в развитие Морспасслужбы. Уверен, что эта книга станет данью уважения ветеранам службы, признанием заслуг нынешнего поколения спасателей и вдохновением для тех, кому еще предстоит продолжать это важное дело.



АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ТАРАСЕНКО

Руководитель Федерального агентства
морского и речного транспорта



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА



Дорогие друзья!

Вы держите в руках книгу, посвященную 70-летию Морской спасательной службы. Организации, которая за семь десятилетий прошла через многие преобразования, но неуклонно следовала своему главному предназначению: обеспечивать безопасность морских путей, спасать жизни и сберегать богатство морей нашей Родины.

История нашей службы – это история мужества, верности долгу и бесконечной любви к морю. За все годы наши отважные моряки, спасатели, водолазы, специалисты самых разных служб сталкивались со сложнейшими задачами, но всегда выходили победителями. В каждой аварийно-спасательной операции, о которой вы прочтете в книге, живет дух беззаветного служения Отечеству. Ответственность, решительность, высокий профессионализм и чувство локтя, командный дух – это нить, которая связывает все поколения работников Морспасслужбы.

На фоне этого богатого наследия я хочу подчеркнуть: наша служба продолжает свое развитие. В Морскую спасательную службу приходит молодежь, флот пополняется новыми спасательными судами, мы активно внедряем инновационные технологии спасения людей и ликвидации разливов нефти.



ВИКТОР ИВАНОВИЧ ЧЕРНОВ

Руководитель Федерального государственного бюджетного учреждения «Морская спасательная служба»

Я искренне надеюсь, что эта книга не только расскажет вам о наших достижениях и о порой действительно героических аварийно-спасательных операциях, но и главное – напомнит о тех людях, которые с теплом и душевной мудростью защищают наши моря, дают уверенность в безопасности плавания в них.

Благодарю каждого, кто поддерживает нас, кто помогает нам в нашей работе или просто разделяет нашу любовь к морю. Пусть наш общий путь будет долгим, ярким и наполненным заботой о хрупкой природе и людях, которые делают все возможное для безопасности и чистоты морских просторов.

С искренней теплотой и уважением поздравляю всех с этим важным для Морской спасательной службы юбилеем и желаю добрых путей и благополучия!



О МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ



Федеральное государственное бюджетное учреждение «Морская спасательная служба» является ключевым звеном в обеспечении безопасности мореплавания на морских акваториях Российской Федерации и одной из крупнейших профессиональных аварийно-спасательных служб в мире.

ДАТА ОСНОВАНИЯ: 23 АВГУСТА 1956 ГОДА

За 70 лет истории своего становления и развития ФГБУ «Морспасслужба» прошло сложный путь от локальных спасательных формирований до мощной государственной структуры, трансформируясь в современную высокотехнологичную организацию.

Учреждение находится в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

СТРУКТУРА

8 **филиалов**

22 обособленных подразделения

4 пункта передового базирования на Северном морском пути



ФЛОТ

274 судна

Ежедневно на дежурстве находится
более 40 специализированных судов

ШТАТ

3 000 человек

Из них:

более 350 профессиональных спасателей
68 профессиональных водолазов
8 гидрографов
43 оператора беспилотных воздушных судов
и телеуправляемых необитаемых
подводных аппаратов

ГМСКЦ – ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНО-КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР

**Во время аварийно-спасательных
операций ГМСКЦ осуществляет
оперативное руководство:**

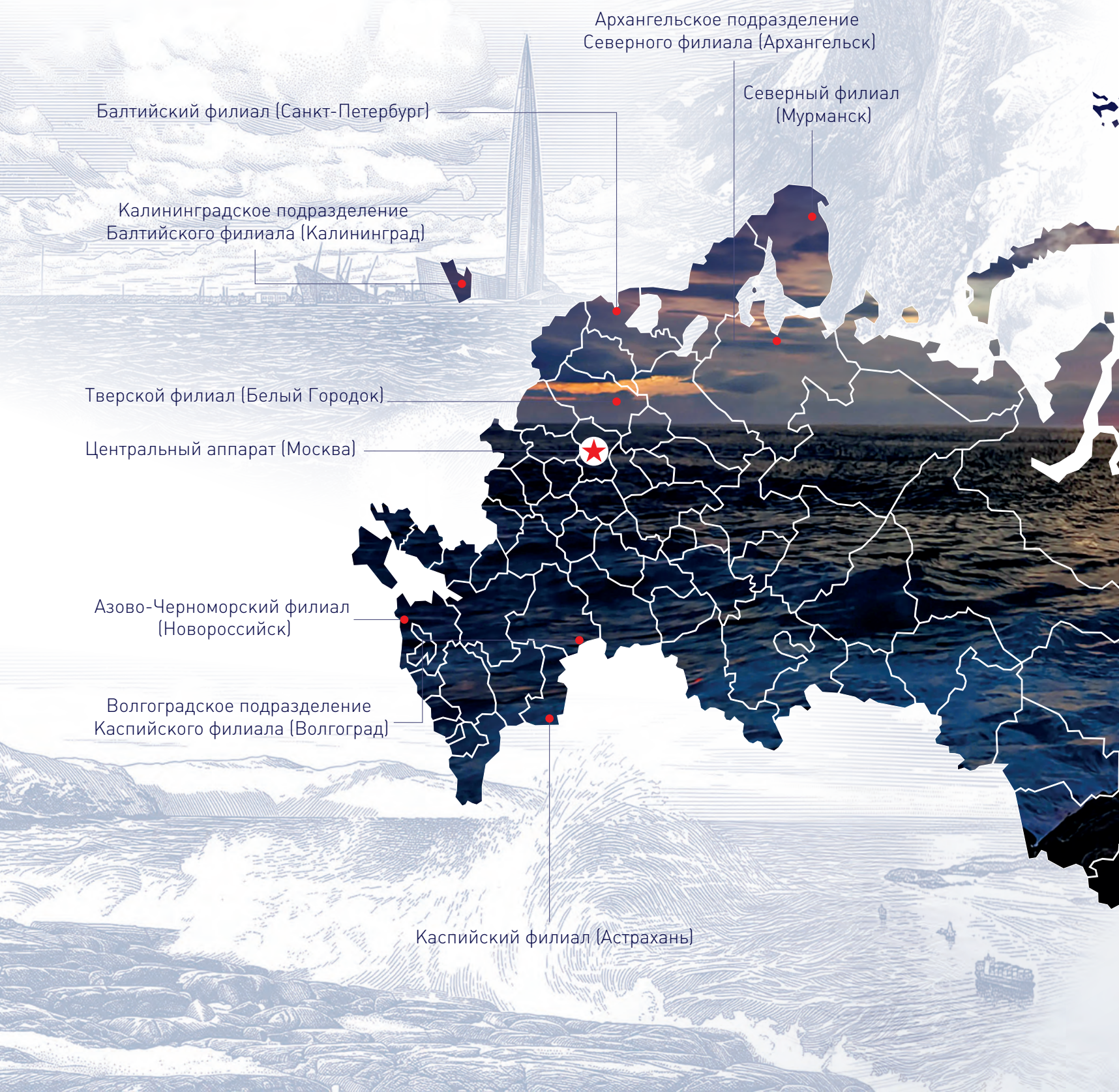
- 7 МСКЦ (морские спасательно-координационные центры)
- 8 МСПЦ (морские спасательные подцентры Администраций морских портов)

Аварийно-спасательные формирования учреждения несут непрерывное дежурство в **37** основных морских портах Российской Федерации

В составе учреждения действует Учебно-тренировочный центр (УТЦ), реализующий более **237** программ по **3** направлениям:

- водолазное
- морское
- аварийно-спасательное

ОТ МОРЯ ДО МОРЯ – ОДНА СЛУЖБА



Архангельское подразделение
Северного филиала (Архангельск)

Северный филиал
(Мурманск)

Балтийский филиал (Санкт-Петербург)

Калининградское подразделение
Балтийского филиала (Калининград)

Тверской филиал (Белый Городок)

Центральный аппарат (Москва)

Азово-Черноморский филиал
(Новороссийск)

Волгоградское подразделение
Каспийского филиала (Волгоград)

Каспийский филиал (Астрахань)



Камчатский филиал
(Петропавловск-Камчатский)

ППБ Провидения

ППБ Певек

ППБ Тикси

ППБ Диксон

Ванинское отделение
Сахалинского филиала
(р. п. Ванино)

Сахалинский филиал
(Корсаков)

Приморский филиал
(Владивосток)





ГЛАВА 1

Вектор
МУЖЕСТВА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АППАРАТ МОРСПАССЛУЖБЫ

КРАТКАЯ СВОДКА

Признание и награды ФГБУ «Морспасслужба»:

- орден Трудового Красного Знамени (1973)
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации (1998)
- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации (2002, 2003)
- Благодарственное письмо министра транспорта Российской Федерации (2017, 2018)
- награды Международной морской организации (ИМО)
«За исключительную храбрость на море» (2017, 2021)
- лауреат премии имени Н. К. Байбакова за достижения в области решения проблем устойчивого развития энергетики и общества (2018)
- восьмикратный победитель отраслевого конкурса «Лидер отрасли» среди организаций Росморречфлота
- лауреат Национальной премии «Транспортная безопасность России» (2023)
- лауреат Национальной премии «Наука в интересах устойчивого развития» (2025)

Центральный аппарат ФГБУ «Морспасслужба» – ядро системы управления всей службой. Именно здесь принимаются стратегические решения и определяется вектор развития аварийно-спасательной деятельности Морспасслужбы.

Профильные управления аппарата ведут работу по широкому кругу направлений – от оперативного реагирования до материально-технического обеспечения. Центральный аппарат координирует работу филиалов, обеспечивает методическое руководство и контроль, объединяя практический опыт подразделений с научно-техническими решениями.



В его структуре особое место занимает Главный морской спасательно-координационный центр, обеспечивающий круглосуточный мониторинг обстановки, прием и обработку сигналов бедствия, координацию сил и средств при поиске и спасении людей и судов, терпящих бедствие в поисково-спасательных районах Российской Федерации.

В Центральном аппарате Морспасслужбы действует Учебно-тренировочный центр. В нем реализуется 237 программ дополнительного профессионального образования, а визитной карточкой остается общепризнанная в России водолазная школа. Здесь отрабатываются практические навыки, моделируются нештатные ситуации и внедряются современные методики обучения, что обеспечивает высокий уровень профессиональной готовности специалистов Морспасслужбы.

**За период с 2021 по 2025 год силами
ФГБУ «Морспасслужба» проведено:**

- 708 аварийно-спасательных операций;
- 1 193 поисково-спасательные операции;
- 745 операций по ликвидации разливов нефтепродуктов;
- 3 305 человек спасено и эвакуировано.



**Орден Трудового
Красного Знамени
(1973)**



МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ВИКТОР ИВАНОВИЧ ЧЕРНОВ

руководитель ФГБУ «Морспасслужба»

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- медаль «За заслуги в развитии транспортного комплекса России»
- нагрудный знак «Почетный работник транспорта России»
- нагрудный знак «Почетный работник морского флота»
- знак «140 лет водолазному делу России»
- памятный знак «20 лет Росморречфлоту»

Обеспечить постоянную готовность к поиску и спасению людей, ликвидации разливов нефти и выполнению международных обязательств на всех морских акваториях страны – задача, которая требует не только глубоких знаний и опыта, но и твердой управленческой воли. Именно эти качества определяют работу руководителя Морспасслужбы Виктора Ивановича Чернова.

Профессиональный путь Виктора Ивановича неразрывно связан с морем. В 1987 году он окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище по специальности «судовождение на морских путях». Трудовую деятельность начал в Новороссийском морском пароходстве. Работал на судах различных классов и назначений. В 2007–2011 годах возглавлял Морской спасательно-координационный центр (МСКЦ) Новороссийска на Черном море, а с 2011 года занимал руководящие должности в ФГБУ «Морспасслужба». В 2021 году был назначен исполняющим обязанности, а в 2022-м – руководителем Морской спасательной службы.

Под непосредственным руководством Виктора Ивановича успешно проведены сложнейшие операции, получившие широкое признание в России и за рубежом. Среди них:

– тушение пожара на газовозах Candy и Maestro в Черном море (2019);

– ликвидация разлива дизельного топлива под Норильском (2020);

– спасение двух барж с семью тысячами тонн дизельного топлива и 170 тоннами керосина в экстремальных условиях полярной ночи в природоохранной зоне острова Вайгач (2021);

– снятие с мели контейнеровозов Flying Fish 1 и Sankt-Peterburg, восстановление судоходства на фарватерах Балтийского моря (2024);

– буксировка единственного в мире плавучего атомного энергоблока «Академик Ломоносов» по трассе Северного морского пути (2019) и крупнейшей трубоукладочной баржи «Фортуна» из Мурманска в Находку. Протяженность маршрута буксировки трубоукладчика составила 18 100 морских миль, включая проход вокруг Африки (2022);

– завершение работ по строительству подводного газопровода «Северный поток – 2» в условиях санкционного давления.

Вклад Виктора Ивановича в развитие Морской спасательной службы:

- в 2023 году Морспасслужба стала лауреатом Национальной премии «Транспортная безопасность России»;
- дважды спасатели учреждения удостоились награды Международной морской организации (ИМО) «За исключительную храбрость на море»;
- в 2024–2025 годах Морспасслужба удостоена звания «Лидер отрасли» среди подведомственных Росморречфлоту предприятий;
- за последние годы Морспасслужба приняла в эксплуатацию 28 судов различного тоннажа и назначения;
- благодаря импортозамещению удастся сохранять и наращивать темп строительства отечественных аварийно-спасательных судов: в 2025 году во флот Морспасслужбы принято 6 аварийно-спасательных судов ледового класса проектов NE025 и MPSV06, до 2027 года будет достроено еще 10 судов, которые усилят аварийно-спасательную готовность на трассах Северного морского пути;
- в 2024–2025 годах Морспасслужба участвовала в проекте по разработке и получению разрешительных документов на использование диспергентов отечественного производства для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов;
- Морспасслужба на протяжении многих лет остается надежным гарантом безопасности мореплавания на всех морских акваториях России.



Виктор Иванович неоднократно в составе делегаций представлял Российскую Федерацию на заседаниях Международной морской организации (ИМО). Его профессиональный опыт, управленческая собранность и стратегическое мышление способствуют укреплению авторитета отечественной морской отрасли и повышению роли Морспасслужбы в системе обеспечения безопасности мореплавания.



МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ОЛЕГ ВИКТОРОВИЧ ГРИГОРЬЕВ

первый заместитель руководителя
ФГБУ «Морспасслужба»

Награды:

- Благодарственное письмо Президента Российской Федерации
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- нагрудный знак «Почетный работник морского флота»
- медаль «Ветеран рыбного хозяйства России»
- Почетная грамота Министерства сельского хозяйства Астраханской области
- почетный знак Российской палаты судоходства «Традиции и стандарты»
- Благодарственное письмо руководителя Росморречфлота
- памятный знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»

Доктор технических наук, инженер-механик и штурман дальнего плавания – такое многогранное профессиональное сочетание встречается нечасто. Олег Викторович Григорьев из тех специалистов и руководителей, кто объединил фундаментальные научные знания с многолетней морской практикой.

Свою работу в Морспасслужбе он начал в 2015 году с должности заместителя директора Приморского филиала. К этому моменту за его плечами был значительный и разносторонний опыт: в науке, промышленном рыболовстве, руководстве крупными предприятиями, а также служба в статусе действительного государственного советника Астраханской области.

В 2016 году Олег Викторович возглавил Каспийский филиал. На должности директора в полной мере проявился его талант руководителя: при нем филиал заметно укрепил уровень аварийно-спасательной готовности в своей зоне ответственности.

В 2020 году Олег Викторович координировал работу отряда спасателей Каспийского филиала по ликвидации последствий аварийного разлива дизельного топлива в районе рек Амбарной и Далдыкан, а также озера Пясино в результате аварии на ТЭЦ-3 под Норильском.



С ноября 2021 года Олег Викторович – первый заместитель руководителя Морспасслужбы. В сфере его ответственности – подразделения, обеспечивающие морскую транспортную безопасность на почти 300 судах спасательного флота учреждения.

В 2024 году при участии Олега Викторовича Григорьева на Балтике успешно сняты с мели иностранные контейнеровозы Flying Fish 1 и Sankt-Peterburg. Обе операции являются примером профессиональной подготовки спасателей ФГБУ «Морспасслужба».



МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ВИКТОР АНАТОЛЬЕВИЧ ЗГУРСКИЙ

советник руководителя
Центрального аппарата
ФГБУ «Морспасслужба»

**«ПОД ВОДОЙ, КАК НА ВОЙНЕ,
БУДЬ ВНИМАТЕЛЬНЕЙ
ВДВОЙНЕ».**

Награды:

- медаль «За боевые заслуги»
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- медаль «85 лет ЭПРОН»
- знак «140 лет водолазному делу России»
- Почетная грамота начальника ФГУ «Подводречстрой»
- Благодарность начальника ФГУ «Подводречстрой»
- знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»

Виктор Анатольевич Згурский превратил Учебно-тренировочный центр Морспасслужбы в настоящую кузницу профессиональных кадров. Сам он уже больше полувека в водолазном деле. С 1971 по 2002 год он служил там, где водолазное дело смыкается с военной дисциплиной: на Черноморском флоте и в морских частях Внутренних войск МВД СССР. В 1996 году Виктор Анатольевич стал начальником морской службы Главного управления Внутренних войск МВД России.

После увольнения в запас пришел в «Подводречстрой» старшим водолазным специалистом, а уже в мае 2002 года возглавил его Учебно-тренировочный комбинат. В 2013-м комбинат переименован в Учебно-тренировочный центр (УТЦ) и переподчинен Морспасслужбе. Виктор Анатольевич руководил им до января 2025 года. Сегодня он советник руководителя Морспасслужбы.

При Викторе Анатольевиче УТЦ получил образовательную лицензию, он первым в системе Морспасслужбы ввел международные программы обучения по стандартам ОРПО и добился признания на государственном уровне. Созданная с нуля учебно-материальная база позволяет готовить водолазов и спасателей по всем направлениям.

Но Виктор Анатольевич занимался не только УТЦ. При его участии в 2017 году проводились ремонтные работы на Балаковской АЭС. В 2018-м он испытывал водолазные комплексы на новейших спасательных судах «Берингов пролив» и «Мурман» в Балтийском море. В 2019-м руководил обследованием и подъемом боезапаса с судна «Жан Жорес», затонувшего в 1942 году у Феодосии.

Такой опыт не уходит в отставку. Он остается в профессии и передается тем, кто продолжает спускаться под воду.





ДЕНИС СЕРГЕЕВИЧ ПОЛЯНСКИЙ

главный водолазный специалист
Центрального аппарата
ФГБУ «Морспасслужба»

«УДАЧА ЛЮБИТ СМЕЛЫХ!»

Награды:

- медаль «За отвагу»
- медаль «За разминирование»
- медаль «За отличие в ликвидации последствий ЧС»
- почетный знак МЧС России
- знак МЧС России «За заслуги»
- медаль МЧС России «Маршал Василий Чуйков»
- медаль МЧС России «За содружество во имя спасения»
- звание «Почетный работник морского флота»
- Благодарность министра МЧС Российской Федерации
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарственное письмо руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»
- Благодарность руководителя ФГБУ «Морспасслужба»

Водолазная служба Морской спасательной службы – одна из самых сильных в стране. Достичь этого удалось в том числе благодаря вкладу ее руководителя – Дениса Сергеевича Полянского.

Он начал работать в Морспасслужбе в 2017 году уже опытным профессионалом-практиком, квалифицированным спасателем. На прежней службе неоднократно участвовал в ликвидации последствий разных чрезвычайных ситуаций. Но именно здесь его опыт получил новый масштаб.

Под руководством Дениса Сергеевича проведены сложнейшие аварийно-спасательные операции последних лет. В декабре 2024-го, когда в Керченском проливе затонули «Волгонепфть-212» и «Волгонепфть-239», он возглавил особо сложное направление среди всех работ по ликвидации последствий аварии – водолазные аварийно-спасательные и подводно-технические работы (поиск, обследование, герметизация корпусов, демонтаж и удаление отдельных конструктивных частей затонувших фрагментов танкеров).

За 9 лет в Морспасслужбе Денис Сергеевич вывел водолазное направление на принципиально новый уровень. При нем учреждение расширило спектр и сложность выполняемых работ в сфере оказания водолазных услуг, освоило передовые технологии, получило контракты на реконструкцию Белоомутского гидроузла, капитальный ремонт причалов Северного речного вокзала Москвы и ряд других технически сложных и ответственных проектов. Кроме того, Денис Сергеевич руководит работой по непрерывному повышению уровня профессиональной подготовки водолазов и своевременному оснащению и пополнению материально-технической базы учреждения современными образцами водолазной техники и снаряжения от ведущих мировых производителей.



БАЛТИЙСКИЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ



1 ИЮНЯ 1959 ГОДА

ДАТА СОЗДАНИЯ



33 337,9 км²

АКВАТОРИЯ



340 ЧЕЛОВЕК

ШТАТ



36 СУДОВ

ФЛОТ

Один из передовых филиалов Морской спасательной службы – Балтийский. Его зона ответственности охватывает восточную часть Финского залива и российский сектор Балтийского моря. В состав Балтийского филиала входит Калининградское подразделение, которое отвечает за южно-восточную часть Балтики, и уникальный природный национальный парк – Куршская коса. Данный район отличается высокой интенсивностью судоходства, развитой портовой инфраструктурой и сложными природными условиями. Специалистам филиала приходится действовать как в открытом море, так и в стесненных акваториях портов. В этих условиях морские спасатели выполняют широкий спектр задач – от аварийно-спасательных операций до судоподъема, буксировок и водолазных работ.

Специалисты Балтийского филиала не раз доказывали свой профессионализм в сложнейших операциях не только в своей зоне ответственности, но и за ее пределами. За годы работы они в совершенстве отработали операции по резке корпусов судов стропами, осушению отсеков сжатым воздухом, снятию судов с мели, размыву грунта гребными винтами, использованию вынужденных колебаний буксирной линии, а также комбинированному судоподъему.

Отдельного внимания заслуживает собственная разработка специалистов филиала – легкосъемный пластырь многократного использования. Он быстро и надежно герметизирует днищевые отверстия и трещины. Разработка уже доказала эффективность на практике и получила официальное свидетельство.

Опыт участия в различных аварийно-спасательных операциях и разработка уникальных методик сформировали в филиале профессиональную школу, основанную на преемственности поколений. Профессионализм балтийских спасателей подтверждается участием в ряде крупных и технически сложных операций последних лет.



МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АНДРЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ СЕРИКОВ
директор Балтийского филиала

**«В ЛЮБОЙ РАБОТЕ
ГЛАВНОЕ – ЭТО ЛЮДИ».**

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»

Директор Балтийского филиала ФГБУ «Морспасслужба» Андрей Алексеевич Сериков – руководитель с колоссальным опытом в морской отрасли. Фундаментом его профессионального пути стала суровая флотская школа. Выпускник Каспийского высшего военно-морского Краснознаменного училища имени С. М. Кирова, инженер-штурман, капитан 2 ранга запаса и действительный государственный советник Камчатского края – его трудовая биография формировалась в условиях реальной морской практики.

Профессиональная деятельность Андрея Алексеевича много лет была связана с Камчатским филиалом. Он занимал должность директора филиала с мая 2010-го по февраль 2011 года, а затем с ноября 2019-го по август 2022 года. Под его руководством филиал выполнял аварийно-спасательные и судоподъемные работы в акваториях Дальнего Востока, в том числе в районах со сложными погодными условиями и большими глубинами.





Одной из самых сложных аварийно-спасательных операций в профессиональной биографии Андрея Алексеевича Серикова стало спасание танкера Koala в порту Усть-Луга – ликвидация последствий аварии велась под общим руководством директора Балтийского филиала. Он обеспечил координацию спасательных сил, определил последовательность проведения аварийно-спасательной операции и жесткий контроль выполнения всех этапов. Под непосредственным руководством Андрея Алексеевича была проведена безопасная перекачка груза – около 130 тыс. тонн мазута – с использованием береговой инфраструктуры и специализированного флота. Совместно со специалистами филиала ему удалось реализовать сложное технологическое решение по подогреву и перекачке вязкого продукта. При этом параллельно проводился комплекс водолазных подводно-технических и ремонтно-восстановительных работ по устранению водотечности, восстановлению герметичности подводной части корпуса аварийного судна и обеспечению его плавучести. Также была проведена работа по откачке воды, водно-топливной эмульсии и остатков горюче-смазочных материалов из затопленных отсеков и машинного отделения, очистке грузовых танков и дегазации судна. Работа директора во главе единой команды позволила выполнить аварийно-спасательную операцию в сжатые сроки, исключить разлив нефтепродуктов и обеспечить дальнейшую подготовку судна к буксировке и ремонту.

С переходом в Балтийский филиал в 2022 году на должность директора круг задач и география работ изменились, однако постоянными остались масштаб и сложность решаемых операций. Вот лишь несколько фактов: в 2024–2025 годах под руководством Андрея Алексеевича проведены уникальные аварийно-спасательные операции – снятие с мели контейнеровозов Flying Fish 1 и Sankt-Peterburg, балкера Meghna Princess, подъем и постановка на плав танкера Koala класса «Суэцмакс», получившего серьезные повреждения.

Подобные операции требовали точного инженерного расчета и особого управленческого таланта – способности в кратчайшие сроки принимать решения, от которых зависит исход всей операции. В этом и проявляется спокойный, выверенный, основанный на опыте и доверии своей команде профессионализм Андрея Алексеевича.

Сам он определяет роль директора такими словами: «Руководитель – это навигатор, задающий направление, и человек, который ведет за собой людей и вместе с ними достигает результата».

ДЕСЯТИЛЕТИЯ В СТРОЮ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ КОВАЛЕВ

капитан-наставник

Награды:

- медаль Совета Министров СССР за успешную работу по перевозке труб большого диаметра из ФРГ и Голландии в СССР

В 1976 году Александр Александрович Ковалев окончил Ленинградское высшее инженерно-морское училище имени адмирала С.О. Макарова. Стал трудиться в Мурманском пароходстве, а в декабре 1988 года пришел в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Балтийского пароходства вторым помощником капитана. Карьера развивалась стремительно: вскоре он стал старпомом, а затем и капитаном.

За все годы работы было множество спасательных и буксировочных операций. Среди них: снятие с мели рыболовного судна «Фрицис Розинь» с буксировкой в Палдиски (1989), проводка плавдока из Трогира в Санкт-Петербург на Канонерский завод (1991), снятие с мели судна «река – море» спасателем «Ясный» в Финском заливе (2015).

С 2000 по 2010 год Александр Александрович провел на Каспийском море, на судне-спасателе «Эпрон» обеспечивал безопасность буровых платформ «ЛУКОЙЛа». Он также неоднократно был участником международных учений по ликвидации разливов нефти.

С мая 2014 года Александр Александрович – капитан-наставник Балтийского филиала.





ГРИГОРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ЕРЕМИХИН

старший оперативный дежурный

Награды:

- Благодарность Министерства транспорта Российской Федерации
- звание «Ветеран труда»
- знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями»
- звание «Лучший по профессии»

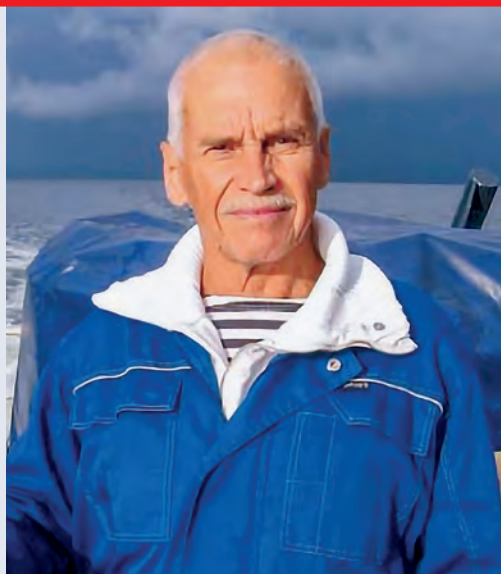
Григорий Григорьевич Еремин пришел в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Балтийского пароходства в декабре 1970 года, сразу после окончания Ленинградского мореходного училища Министерства морского флота. За полвека работы он был тем человеком, от которого зависит связь между морем и берегом. Радиооператор, начальник радиостанции, помощник капитана по радиоэлектронике. Работал на спасателях «Капитан Федотов», «Гермес», «Ленинградец», «Геракл», «Ясный», «Эпрон», «Светломор-1». Участник десятков крупных аварийно-спасательных, буксировочных и судоподъемных операций.

Новый этап в карьере Григория Григорьевича начался в 2010 году с переходом на должность дежурного диспетчера службы аварийно-спасательной готовности судов и локализации разлива нефтепродуктов, где он обеспечивал круглосуточный контроль обстановки, координацию судов и оперативное реагирование в акватории Финского залива и Балтийского моря. С 2014 года он бессменно работает старшим оперативным дежурным филиала. Вся его трудовая деятельность, начавшаяся более 55 лет назад, подчинена единому нерушимому приоритету – безопасности мореплавания.



ХРАНИТЕЛЬ ИСТОРИЙ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ЕВГЕНИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ МОРОЗОВ

инженер отдела
аварийно-спасательных работ

Награды:

- медаль «80 лет Победы в Великой Отечественной войне»
- медаль «Ветеран труда»
- серебряная медаль ВДНХ
- знак «Изобретатель СССР»
- знак «Почетный работник транспорта России»
- знак «Почетный работник морского флота»
- медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга»
- медали «ЭПРОН» – 60 лет, 80 лет, 100 лет
- в 2011 году именем ветерана Морспасслужбы назван новый спасательный катер – «Евгений Морозов»

Евгений Александрович Морозов родился 29 октября 1937 года в Ленинграде. Еще мальчишкой он ощутил притягательность морской стихии, поэтому сразу после школы и армейской службы начал целенаправленно осваивать морское дело – от океанологии до кораблестроения. В 1965 году окончил вечерний факультет Ленинградского кораблестроительного института по специальности «инженер-кораблестроитель». Параллельно с учебой приобрел значительный экспедиционный опыт, работая в океанах, морях и на реках.

В начале 1979 года он пришел в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Балтийского морского пароходства. С тех пор трудится инженером отдела аварийно-спасательных работ Балтийского филиала ФГБУ «Морспасслужба», оставаясь верным службе на протяжении всех этапов ее реорганизации.

За 47 лет работы Евгений Александрович принял участие в 247 аварийно-спасательных и судоподъемных операциях, большинством которых руководил лично.



Опираясь на огромный опыт и незаурядное мышление морского инженера, Евгений Александрович разработал и внедрил ряд эффективных методов и технологий. Среди них: резка судов стропами, использование продувки отсеков аварийного судна при снятии с мели и судоподъеме, снятие с мели судов методом размыва грунта винтами аварийного судна, жесткий легкосъемный пластырь многократного использования для герметизации малых днищевых отверстий, использование вынужденных колебаний буксирной линии для снятия судов с мели.

В 2025 году завершил разработку «Справочника спасателя» и «Пособия по аварийно-спасательным и судоподъемным работам для спасателей и специалистов ФГБУ «Морспасслужба».

«Здоровый юмор, умение посмеяться над собой любимым, попавшим в забавную переделку, а главное – мастерство рассказчика – вот что действительно ценится у нас» – так говорит Евгений Александрович. Он не только выдающийся инженер, но и вдохновенный рассказчик историй экспедиционной жизни Морской спасательной службы. Из-под его пера вышли сборники рассказов и воспоминаний «Мы – можем!» и «Вероятность на море».



МЫ ТАМ, ГДЕ ВОДА, МЫ ТАМ, ГДЕ БЕДА

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ ВАСИЛЕНИН

старший водолазный специалист

Награды:

- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- звание «Ветеран труда»
- медаль «100 лет ЭПРОН»
- знак «200 лет транспортному образованию России»

К профессии водолаза часто приходят не сразу. Так было и у Александра Владимировича Василенина. Сначала он выучился на слесаря-монтажника судового на Балтийском заводе, прошел армейскую школу водолазов в железнодорожных войсках и два года отработал на судостроительном производстве. А в 1984 году пришел в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Балтийского пароходства и был направлен на учебу в Новороссийскую школу водолазов. Сегодня Александр Владимирович – старший водолазный специалист, его общий стаж в Морспасслужбе составляет 42 года.

У Александра Владимировича большой опыт работы в экстремальных условиях. Он участвовал в десятках аварийно-спасательных операций, подводно-технических обследованиях и ремонте причалов в акватории порта Санкт-Петербург, прокладке подводных кабелей и даже подъеме затонувших боеприпасов времен Великой Отечественной войны.





ВЛАДИМИР АНАТОЛЬЕВИЧ ВОЛСЕВ

водолаз 7-го разряда

Награды:

- звание «Ветеран труда»
- знак «Почетный работник морского флота Российской Федерации»
- медаль «100 лет ЭПРОН»
- знак «200 лет транспортному образованию России»

Владимир Анатольевич Волсев знает Балтику не по логиям, а по тысячам часов, проведенных под водой. Холод, течения, нулевая видимость – для него не испытание, а повседневная рабочая среда.

Профессиональный путь он начал в Севастопольской школе водолазов в 1985 году. Затем – служба на Черноморском флоте, где Владимир Анатольевич руководил отделением водолазов. После увольнения в запас два года трудился водолазом на Невском судостроительном заводе. В сентябре 1990 года пришел в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Балтийского пароходства. С тех пор 35 лет связан с Морской спасательной службой. За это время Владимир Анатольевич участвовал в 73 аварийно-спасательных и судоподъемных работах.

Сегодня бок о бок с Владимиром Анатольевичем трудится его сын – главный специалист по телеуправляемым подводным аппаратам Балтийского филиала. Так покорение морских глубин стало для них по-настоящему семейным делом.





Установка боновых заграждений силами многофункциональных аварийно-спасательных судов «Спасатель Карев» (проект MPSV07) и «Мурман» (проект MPSV06).
На страже экологии и безопасности морских путей





Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Пильтун» (проект MPSV12) в районе несения аварийно-спасательной готовности у самоподъемной плавучей буровой установки «Арктическая» в акватории Карского моря. 2023 год. Автор: Кирилл Сидорин, специалист по ТНПА Балтийского филиала ФГБУ «Морспасслужба»



СЕВЕРНЫЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ



1 НОЯБРЯ 1959 ГОДА

ДАТА СОЗДАНИЯ



3 252 263 КМ²

АКВАТОРИЯ



372 ЧЕЛОВЕКА

ШТАТ



35 СУДОВ

ФЛОТ

В Мурманске, столице российской Арктики, базируется Северный филиал ФГБУ «Морспасслужба». Зона ответственности филиала – это более трех тысяч километров арктического побережья: от Баренцева моря до моря Лаптевых. В нее входят акватории портов Мурманск, Канда-лакша, Сабетта, Диксон, Хатанга, Дудинка и суровые воды пяти морей: Баренцева, Белого, Карского, Печорского и Лаптевых.

На беломорском направлении задачи по аварийно-спасательной готовности решают два специализированных формирования филиала – Архангельское подразделение и Кандалакшская аварийно-спасательная группа. Зона ответственности охватывает территорию между двумя ключевыми рубежами: на севере – линией Кандалакшский залив – Святой Нос – Канин Нос, обозначающей границу между Баренцевым и Белым морями, на юге – портовым рубежом Нарьян-Мара.

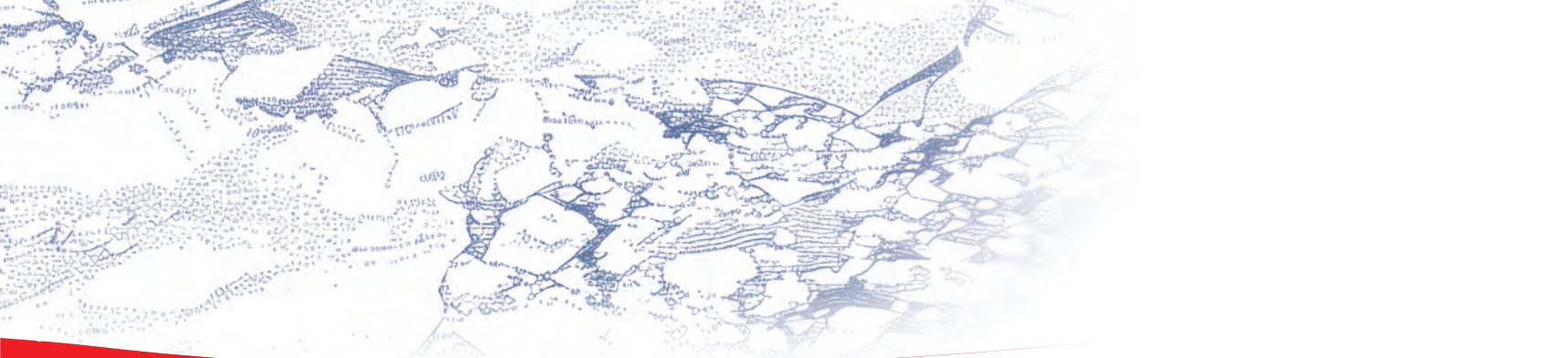
Спасательные подразделения филиала неоднократно принимали участие в ликвидации последствий аварий, получивших широкий резонанс. В их число входили работы по устранению последствий крупного разлива нефтепродуктов в Норильске, а также аварийно-спасательная операция по снятию с прибрежных камней и буксировке двух барж с нефтепродуктами, проводимая в районе Карских Ворот. Такие работы, проходившие в сложных арктических условиях, требовали высокой координации сил и средств. Кроме того, водолазы и спасатели Северного филиала с первых дней были задействованы в ликвидации последствий разлива нефтепродуктов в Керченском проливе, связанного с авариями танкеров «Волго-нефть-212» и «Волгонефть-239».

Способность спасательных подразделений филиала решать задачи различной сложности подтверждается практически ежегодно. Важным фактом профессионального наследия филиала стало то, что все гидротехнические сооружения на Кольском полуострове и портах Арктики построены с участием водолазов Экспедиционного отряда аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Мурманского морского пароходства (ныне Северный филиал).



Уже больше 10 лет незаменимыми тружениками на трассах Северного морского пути являются многофункциональные аварийно-спасательные суда ледового класса проекта MPSV06 «Мурман» и «Берингов пролив». Суда строились в рамках реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» на судостроительном предприятии Nordic Yards Wismar (ФРГ) по индивидуальному заданию. Проект MPSV06 оснащен передовым современным российским оборудованием и способен непрерывно продвигаться в сплошном льду толщиной до метра, что делает его уникальным плавучим центром по ликвидации чрезвычайных ситуаций в акваториях Арктики.





МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ АРТЕМОВ

директор Северного филиала

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- Благодарность губернатора Мурманской области
- Благодарность Мурманской областной Думы
- Благодарность президента ОАО «НК «Роснефть»
- Благодарность руководителя ФГБУ «Морспасслужба»
- Благодарность ФГБУ «АМП Западной Арктики», Мурманск

Развитие арктических территорий и реализация связанных с этим проектов стали для Николая Андреевича Артемова не просто работой, а делом, определившим его профессиональный путь в жизни. К моменту прихода в Морспасслужбу он обладал значительным практическим опытом участия в ключевых инфраструктурных проектах Севера.

В 2004–2011 годах Николай Андреевич Артемов участвовал в строительстве рейдового перегрузочного комплекса «Белокаменка» в Кольском заливе – одного из ключевых звеньев в транспортировке арктической нефти. В 2008–2010 годах возглавлял буксирную компанию и организовал работу первых для Кольского залива азиатских буксиров. Это существенно повысило безопасность мореплавания и швартовых операций с крупнотоннажными судами. Вскоре после этого события весь местный буксирный флот пошел по пути модернизации.



В 2011–2014 годах Николай Андреевич занимался созданием аварийно-спасательных формирований «ЦАСЭО» в Карелии, Мурманской и Курской областях. Он же аттестовал Мурманский филиал на газоспасательные работы в горной промышленности. В 2014–2017 годах от нулевого этапа до ввода в эксплуатацию руководил строительством рейдового перегрузочного комплекса «Умба». Все это время его практика так или иначе перекликалась с деятельностью Морспасслужбы.

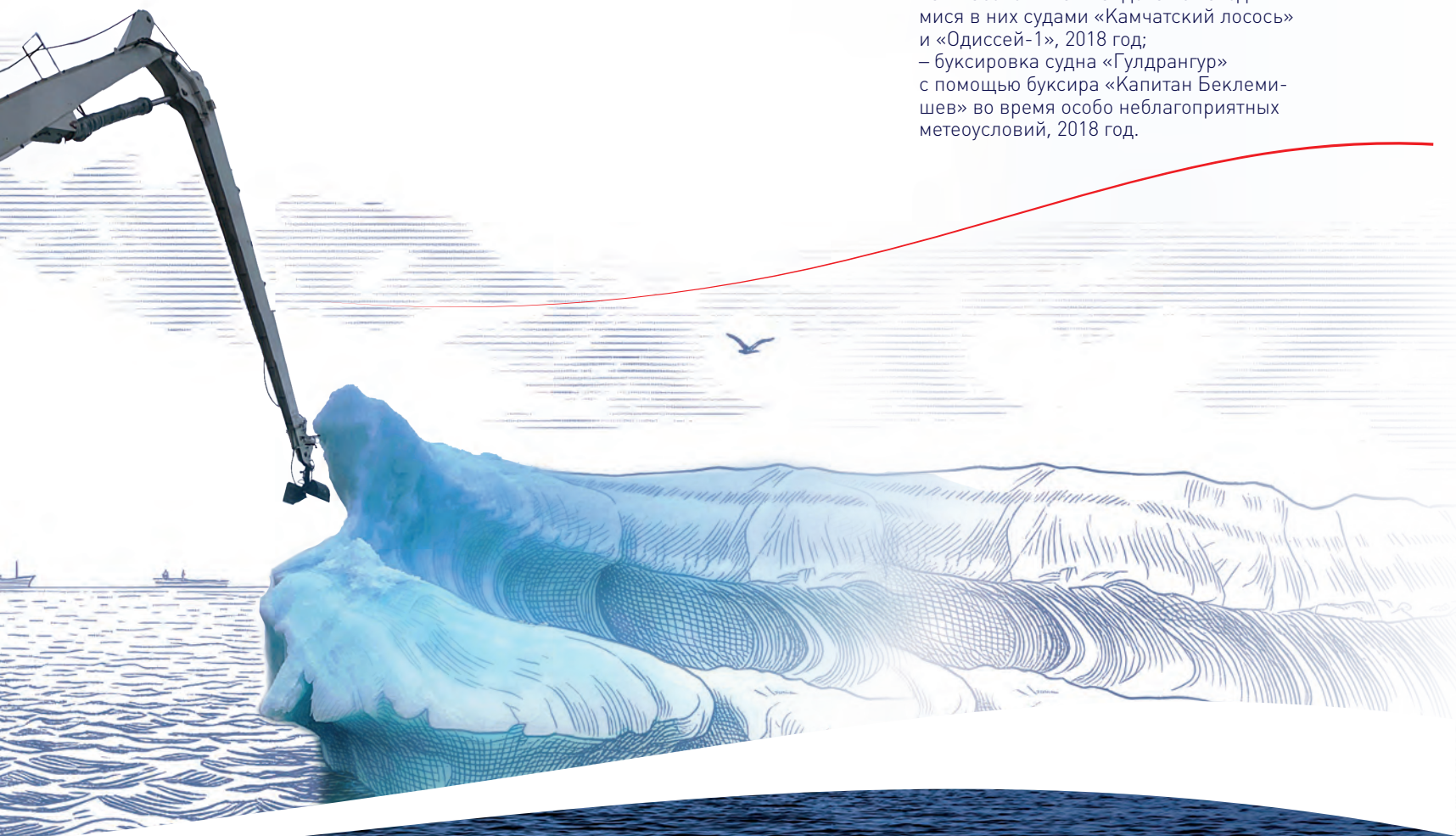
Весь этот опыт – инженерный, управленческий, спасательный – стал основой для его дальнейшей работы в деле морского спасения. В 2018 году Николай Андреевич был назначен директором Северного филиала Морспасслужбы. Позднее перешел на должность заместителя директора, оставаясь полностью вовлеченным в организацию аварийно-спасательной деятельности в арктической зоне. В 2026 году он вновь возглавил филиал.

Каждый реализованный проект подтверждает: Север для Николая Андреевича – не формальное место на карте, а зона личной ответственности.



Директор филиала лично руководил и участвовал во множестве аварийно-спасательных операций. Среди них:

- локализация и ликвидация аварийного разлива нефти/нефтепродуктов в Морском порту Мурманск с теплохода «Корд Винд», 2017 год;
- пожаротушение с борта пожарного судна «Часовой» на плавдоках с находившимися в них судами «Камчатский лосось» и «Одиссей-1», 2018 год;
- буксировка судна «Гулдрангур» с помощью буксира «Капитан Беклемишев» во время особо неблагоприятных метеоусловий, 2018 год.



ГЛУБИНА ЗНАНИЯ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСАНДР ЛЮФЕРЬЕВИЧ ДУДКО

водолазный специалист

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарность Министерства транспорта Российской Федерации
- Благодарственное письмо Федерального агентства морского и речного транспорта
- Благодарность губернатора Мурманской области
- Почетная грамота главы Муниципального образования город Мурманск
- Почетная грамота Морской спасательной службы Росморречфлота
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»
- Почетная грамота ФГУП «МБАСУ»

Интерес к морским глубинам достался Александру Люферьевичу Дудко по наследству. Его отец, Люфери́й Богданович, водолаз 1-го класса (I–II группы специализации) и старшина водолазной станции, проработал в Экспедиционном отряде аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ долгие годы.

Александр пришел в Северный филиал в 2002 году водолазом 3-го класса (I–II группы специализации), а сегодня он – водолазный специалист с огромным опытом. География и диапазон его работ впечатляют. Он принимал участие в подводно-технических операциях для компаний «Газпром нефть шельф», «Атомфлот», «Росморпорт» и других. Дважды участвовал в прокладке нефтегазопровода по дну Каспийского моря. Руководил водолажными работами при обследовании и вырезе образцов на затонувшем плавдоке ПД-50.

С 2018 года Александр Люферьевич развивает в филиале направление неразрушающего контроля. Им разработана технология гиперболической подводной сварки, одобренная Российским морским регистром судоходства (РМРС), организована система аттестации сварщиков-подводников с выдачей свидетельства РМРС. При его участии филиал прошел подготовку к признанию Регистром в качестве организации, правомочной выполнять замеры толщин и дистанционное освидетельствование с применением средств дистанционного обследования. Участвовал в освидетельствовании судов «Водолаз Сташков», «Руби», «Амбер», «Ростов Великий» Приморского филиала, судов «Водолаз Чебоненко», «Портовый-1» Балтийского филиала и многих других.

Нестандартное мышление, продуманные решения и личная ответственность за результат – это про Александра Люферьевича Дудко. Во многом благодаря его инициативе и компетенциям в Северном филиале существенно вырос объем и уровень выполняемых водолазных работ.

ЯРКИЕ МОМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

С 25 сентября 2002-го по 25 марта 2008 года в Баренцевом море действовал манифольд подводного трубопровода от Тимано-Печорских месторождений нефти, один из ключевых элементов морской нефтетранспортной инфраструктуры. Пять с половиной лет без серьезных сбоев, простоев и аварийных ситуаций. Надежность его эксплуатации во многом обеспечивалась водолазами Северного филиала, которые круглогодично обслуживали конструкцию. Без работы водолазов была невозможна и отгрузка нефти на нефтеналивные танкеры. Александр Дудко вспоминает этот опыт как один из самых сложных в своей водолазной практике: практически в любую погоду спускаться в беседке в шахту, в кромешную тьму, постоянно рискуя, чтобы найти и острапливать канат «удав», с помощью которого поднимают

шланг-швартов, выполнять ремонт и обслуживать детали всей конструкции. Глубина шахты – 9,5 метра, по уровню воды – 5 метров. Нередко она была забита льдом, который приходилось растапливать паром или водой. – Выходишь из шахты, а кругом – лед, – рассказывает Александр. – Сжатие мощное, все трещит. Даже страшно становится. Был случай, когда раздавило беседку и льдины заплывали в шахту, заслоняя выход из нее. Опасно было работать. Видимости под водой не было совсем. 25 марта 2008 года закончилась последняя бункеровка нефти на танкер «Усинск» – исторический момент и завершение проекта. Его успех был обеспечен в том числе профессиональной работой водолазов Северного филиала. И пусть она во многом осталась за кадром – без этой работы не было бы Тимано-Печорской нефти.



ВПЕРЕД, НЕСМОТЯ НА ОПАСНОСТЬ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ МОРОЗОВ

заместитель директора по аварийно-спасательным работам и ликвидации разливов нефти

«ГЛАВНОЕ – СБЕРЕЧЬ ЛЮДЕЙ».

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями»
- Почетная грамота главы Муниципального образования город Мурманск

Алексей Алексеевич Морозов связал свою карьеру с Северным филиалом Морспасслужбы в 2001 году, начав работать судовым механиком. Получив бесценный практический опыт в аварийно-спасательных операциях регионального и федерального масштаба, в 2016 году он был назначен на должность заместителя директора по аварийно-спасательным работам и ликвидации разлива нефти.

За 25 лет на его профессиональном счету десятки аварийно-спасательных операций, проведенных в суровых условиях Кольского полуострова. В их числе: аварийная откачка нефтепродуктов из севшего на мель траулера «Мурманск» (2005), сбор топлива в результате посадки на мель теплохода «Степан Разин» (2004–2005), тушение объемного пожара на траулере «Ирткуль» с предотвращением опрокидывания судна (2006), восстановление плавучести плавдока (2008), снятие нефтепродуктов с теплохода «Берег Надежды» (2011).

Одной из показательных операций стал крупный разлив нефтепродуктов в 2015 году у мыса Мохнаткина Пахта в Кольском заливе. Работы велись в штормовых условиях – ветер достигал 30 метров в секунду, высота волны до двух метров. Под руководством Алексея Алексеевича Морозова спасатели оперативно развернули боновой ордер, предотвратив распространение пятна на акваторию порта. В течение нескольких дней угроза загрязнения была полностью ликвидирована.

Сам Алексей Алексеевич говорит так: «Только лично пройдя через все это, понимаешь все сложности и риски работы спасателя. Прежде я работал мотористом, механиком, потом лично участвовал во многих аварийно-спасательных операциях. Благодаря этому знаю, что такое реальные риски, куда можно посылать людей, а куда не надо, какие команды давать и какого ожидать результата. И как сберечь людей – это самое главное!»

ЯРКИЕ МОМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В октябре 2004 года в практике Алексея Морозова случилась операция, которая особенно ему запомнилась. В то время он еще был инженером рабочей группы ликвидации разливов нефти. Изначально задача выглядела рядовой: собрать небольшую группу, взять два погружных насоса и откачать воду из трюма некоего судна. Предполагалось, что работа займет не более трех часов. Но когда спасательный катер «Маркаб» вышел из Кольского залива, налетел сильный штормовой ветер, море разыгралось. – Как же нас всех укачало! Страшно вспомнить, – рассказывает Алексей Алексеевич. – Никто тогда не предполагал, что кратковременный выезд обернется многомесячной работой: мы собирались на несколько часов – в резиновых сапогах,

легких комбинезонах, без запаса вещей. Когда добрались до губы Лодейной, выяснилось: нужно не просто воду откачать – сухогруз «Степан Разин» с грузом апатита сорвало с якоря и выбросило на скалы. Экипаж эвакуировали с помощью вертолета, группу спасателей с «Маркаба», измотанных качкой, пересадили на подошедший морской буксир «Агат» – после валкого катера казалось, что они сошли на неподвижный остров. Три месяца спасатели работали на сухогрузе, полном застывшего на холоде топлива, – для его отогрева и откачки постоянно приходилось что-то изобретать. Новый год встретили там же. Многие за это время произошло с командой, оставив у каждого неизгладимые впечатления.



ИСПЫТАННЫЕ ДЕЛОМ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ СИДОРОВ

старший механик буксира-спасателя
«Тепсей»

**«СТАЛЬНОЙ ХАРАКТЕР НЕ ЗНАЕТ
СЛОВА „НЕВОЗМОЖНО“!»**

Награды:

- Почетная грамота руководителя
ФГБУ «Морспасслужба»

Александр Дмитриевич Сидоров работает в Северном филиале с сентября 2020 года. Начинал с должности электромеханика на морском пожарном буксире «Пенай», где обеспечивал готовность судна к выполнению задач по ликвидации разливов нефтепродуктов, а также участвовал в операциях по обоновке танкеров на рейдовом перегрузочном комплексе ООО «ЛК Волга».

Серьезный опыт пришел на ходовых испытаниях судов проекта NE025 на Окской судовой верфи, а также их государственной приемке и перегоне к местам базирования. «Печак», «Узон», «Тиман», «Тепсей», «Фавор» – все прошли через его руки и теперь работают в Петропавловске-Камчатском, Архангельске, Мурманске и на трассах Северного морского пути. 20 декабря 2024 года Александр Дмитриевич лично принял в Мурманске «Тиман» и «Тепсей».

Одним из главных экзаменов в профессиональной карьере стала операция летом 2025 года по снятию с мели земснаряда Nordic Giant в районе Териберки. Во время самого пика проведения аварийно-спасательной операции на буксире произошла поломка в двигателе. Во многом благодаря безупречному знанию техники и оперативным действиям Александра Дмитриевича работоспособность арктического буксира была оперативно восстановлена и земснаряд успешно доставили в Архангельск для ремонта.

Ответственность, техническая компетентность, нацеленность на результат – эти качества Александра Дмитриевича позволяют ему работать в самых сложных условиях.





МАРИНА ЕВГЕНЬЕВНА СУЛЕЙМАНОВА
помощник директора Северного филиала

«ЭНЕРГИЯ ПОРОЖДАЕТ ЭНЕРГИЮ!»

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота руководителя ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»

До знакомства с Морспасслужбой поиски своего призвания у Марины Евгеньевны Сулеймановой были долгими и очень насыщенными. Она успела попробовать себя в самых разных сферах, меняя города и виды деятельности. После окончания профессионального училища в Семипалатинске в 1991 году Марина Евгеньевна работала бухгалтером в воинской части в районе ядерного полигона, инспектором отдела кадров в таежных районах Красноярского края, кассиром в Сбербанке, продавцом на Алтае.

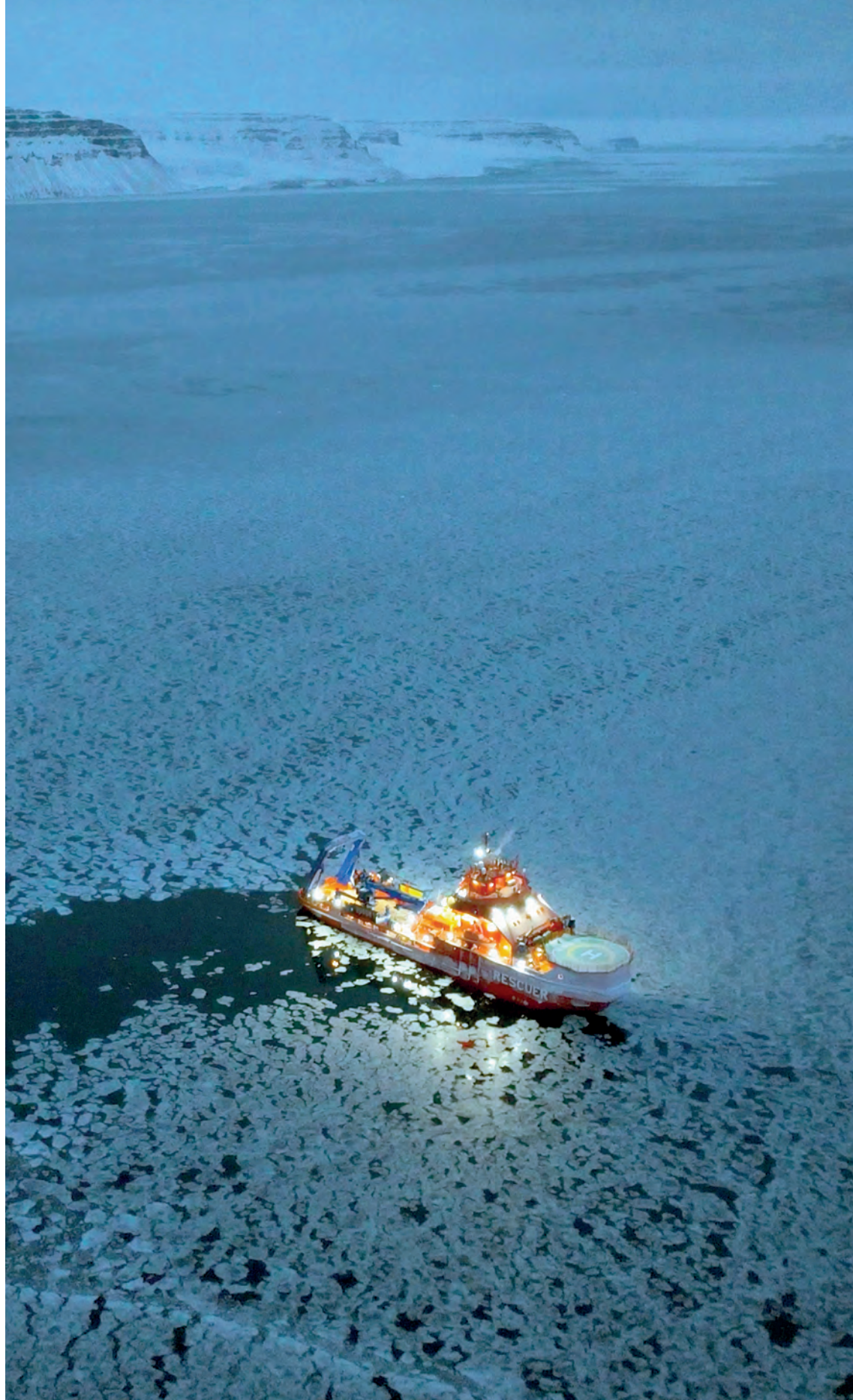
В 2000 году судьба связала ее с Севером. И здесь, в поселке Туманный, ей довелось трудиться сторожем и уборщицей в школе, машинисткой в воинской части, оператором почты, инженером по охране труда. Где бы Марина Евгеньевна ни оказывалась, одно оставалось неизменным: активная жизненная позиция и искренняя готовность вкладывать душу в любое дело.

С 2014 года Марина Евгеньевна встречает сотрудников и гостей в приемной директора Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба». За годы работы она стала не просто незаменимым сотрудником, а настоящим сердцем офиса, без которого невозможно представить будни коллектива. Ежедневно через ее руки проходят сотни документов, писем и поручений. Работа в приемной требует предельной концентрации, ответственности и умения мгновенно реагировать на любые изменения – и Марина Евгеньевна справляется с этим безупречно, направляя и координируя жизнь всего филиала.

Сама она говорит о работе в Морспасслужбе так: «Разнообразно, непредсказуемо, но очень интересно». Коллеги же единогласно подтверждают, что с таким секретарем филиал работает эффективнее.



Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Мурман» (проект MPSV06) в ходе мониторинга ледовой обстановки в акватории пролива Британский канал (архипелаг Земля Франца-Иосифа). 2022 год





Снабжение самоподъемной плавучей буровой установки «Невская»
транспортно-буксирным судном «Нарвал» (проект UT-722L). Балтийское море, 2025 год.
Автор: Петр Нестерович, старший помощник капитана многофункционального
аварийно-спасательного судна «Пильтун»



АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ

Азово-Черноморский филиал – один из крупнейших в структуре Морской спасательной службы. Его зона ответственности охватывает акваторию от границы с Республикой Абхазия до мыса Тарханкут, самой западной точки Крыма. В Азовском море зона контроля простирается от Ростова-на-Дону до линии, соединяющей мысы Такиль и Панагия в Керченском проливе.



20 МАРТА 1992 ГОДА
ДАТА СОЗДАНИЯ



124 500 КМ²
АКВАТОРИЯ



515 ЧЕЛОВЕК
ШТАТ



54 СУДНА
ФЛОТ



Азово-Черноморский филиал Морспас-службы занимает особое место среди всех подразделений, поскольку располагает собственной судоремонтной мастерской со слесарным, корпусно-сварочным, токарным, столярным и электрическим участками. В штате – более 50 опытных специалистов, способных решить любые задачи судоремонта. Филиал самостоятельно выполняет полный комплекс работ по поддержанию технического состояния судов, а также обеспечивает плановые предъявления Российскому морскому регистру судоходства (РМРС) и Российскому классификационному обществу (РКО), под надзором которых находится.



МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ БИБИКОВ
директор Азово-Черноморского филиала

«НАДЕЖНОСТЬ. РЕШЕНИЯ. РЕЗУЛЬТАТ».

Награды:

- медаль «За содружество во имя спасения» МЧС России
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- медаль «100 лет ЭПРОН»
- медаль «180 лет учреждению службы капитана морского порта Новороссийск»
- знак «20 лет Росморречфлоту»
- знак «10 лет Росморречфлоту»
- знак «25 лет АМП Азовского моря»

Дмитрий Александрович Бибилов – высококвалифицированный специалист в области морского транспорта и спасательных операций, выпускник Новороссийской государственной морской академии. Его стаж в отрасли составляет 25 лет, пять из которых посвящены Азово-Черноморскому филиалу. При его руководстве коллектив пятый год подряд побеждает в конкурсе на звание лучшего филиала Морспасслужбы.

Под контролем Дмитрия Александровича инженерами филиала в 2025 году был создан инновационный комплекс по сбору и предварительной сепарации донного мазута.

В том же году на изобретение получены патенты Федеральной службы по интеллектуальной собственности. Технология активно применялась при ликвидации последствий крушения танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239».

Показательны в жизни директора не только трудовые, но и личные достижения. Дмитрий Александрович – спортсмен, участник и победитель различных соревнований по плаванию. В 2021 году, в честь 65-летия Морспасслужбы, в составе сборной команды учреждения он совершил восхождение на западную вершину Эльбруса.

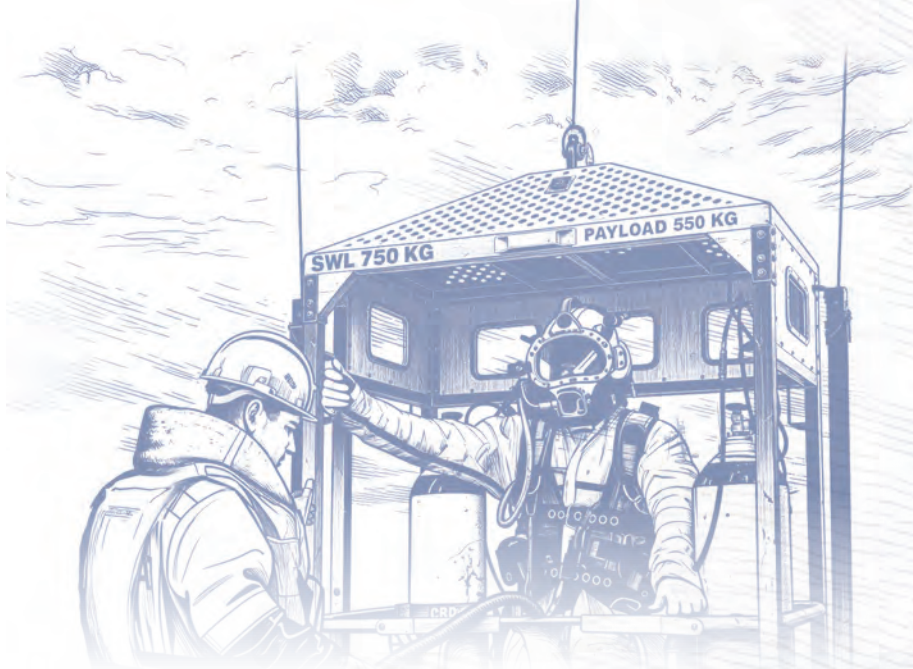


Директор филиала лично руководил и участвовал во множестве спасательных операций. Среди них:

- восстановление остойчивости и снятие с мели теплохода Lider Bulut в порту Туапсе, 2022 год;
- тушение пожара на теплоходе Ahmed Telli в акватории порта Темрюк, 2022 год;
- поиск и спасение членов экипажа после крушения сухогруза Seamark в акватории морского порта Новороссийск, 2023 год;
- ликвидация последствий террористической атаки на теплоход «Сиг» в Керченском проливе и аварийная буксировка судна, 2023 год;
- ликвидация разлива мазута с теплохода Hai Jin Jiang у причалов Новороссийска, 2024 год;
- снятие с мели и буксировка теплохода Blue Shark в Черном море, 2024 год;
- ликвидация последствий противоправных действий в отношении парома «Авангард», 2024 год;
- содействие силам МЧС в тушении пожара на «Морском нефтяном терминале» в Феодосии, вооружение шланголинии от акватории к месту пожара с привлечением ПБС «Николай Семенченко», 2024 год;
- тушение пожара на баржебуксирном составе «Евростар-1», 2025 год;
- ликвидация последствий противоправных действий в отношении объектов ООО «РН-Морской Терминал Туапсе» и ООО «РН-Туапсинский НПЗ».

С 15 декабря 2024 года руководит проведением аварийно-спасательных работ, состоит в штабе по ликвидации последствий аварийных случаев с судами «Волгонепфть-212», «Волгонепфть-239».





В 2023 году в Новороссийске состоялось торжественное поднятие флага и ввод в эксплуатацию многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Ильин» проекта MPSV07. Судно очень скоро подтвердило свою необходимость. В августе того же года его экипаж участвовал в восстановлении плавучести корабля Новороссийской военно-морской базы, атакованного морскими дронами. В декабре был снят с мели и отбуксирован в безопасное место теплоход Blue Shark. В следующие годы «Спасатель Ильин» стал главным участником спасательной операции по ликвидации последствий крушения танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239».



10 сентября 2025 года судно «Спасатель Ильин» было атаковано БПЛА самолетного типа и получило серьезные повреждения. Совместными усилиями экипажа и специалистов Морспасслужбы последствия удара были оперативно ликвидированы – уже через девять дней судно полностью вернулось в рабочее состояние. Значительный вклад в восстановление внесли сотрудники отдела радиосвязи и систематизации (ОРСИ) Азово-Черноморского филиала. Это уникальное для всей Морспасслужбы подразделение действует с 4 сентября 2020 года. Благодаря его появлению филиал имеет возможность самостоятельно выполнять большую часть работ по техническому обслуживанию, ремонту и монтажу радио- и навигационного оборудования на своих судах.



ОПЫТ, ПРОВЕРЕННЫЙ ВРЕМЕНЕМ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



МИХАИЛ НИКОЛАЕВИЧ ИСАКОВ

капитан рейдового водолазного катера
«Валентин Подгорный»

**По итогам конкурса 2025 года среди
структурных подразделений
и работников ФГБУ «Морспасслужба»
рейдовый водолазный катер
«Валентин Подгорный»
под началом Михаила Николаевича
признан лучшим судном
вспомогательного флота.**

Михаил Николаевич Исаков из тех капитанов, про кого говорят: родился у штурвала. С декабря 2001 года, придя еще в структуру Новороссийского управления аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ, руководил водолазными судами «Водолаз-7», «Водолаз-14», «Водолаз-31», «Водолаз-32». Сегодня он капитан рейдового водолазного катера «Валентин Подгорный».

В его послужном списке – работа на месте крушения Airbus A-320 под Сочи в 2006 году, снятие с мели грузового паромы Lider Bulut с 28 членами экипажа и 2,2 млн тонн груза близ Туапсе летом 2022 года. В феврале 2025-го, когда беспилотники атаковали порт Туапсе и «Водолаз-31» получил пробоины ниже ватерлинии, экипаж под руководством Михаила Николаевича Исакова сам остановил течь и восстановил герметичность корпуса. В ноябре того же года «Валентин Подгорный» участвовал в ликвидации аварийного разлива нефти после атаки безэкипажных катеров на причалы в порту Туапсе.

Михаил Исаков умеет главное – мгновенно принимать решения. При этом никогда не повышает голос. «Капитан должен быть самым спокойным человеком на борту» – таков его принцип.





ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ ШАТАЛОВ

матрос спасательного катера-
бонопостановщика «Валерий Барский»

Награды:

- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями»
- знак «80 лет ЭПРОН»

Виктор Николаевич Шаталов пришел в Новороссийское управление аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ 14 октября 1981 года. На протяжении 45 лет он матрос на спасательных судах Азово-Черноморского филиала – «Водолаз-15», «Водолаз-24» и «Водолаз-32», а с момента ввода в эксплуатацию и по настоящее время – на поисково-спасательном судне «Валерий Барский».

Виктор Николаевич – из тех специалистов, без которых сложно представить выход судна в море. В 2016 году в составе экипажа «Валерий Барский» он участвовал в ликвидации последствий крушения Ту-154Б-2 ВВС России. Когда в 2022-м спасали севший на мель сухогруз Lider Bulut, благодаря действиям Виктора Шаталова были оперативно выставлены боновые заграждения и не допущен разлив 187 тонн тяжелого топлива.

В феврале 2025-го, когда «Водолаз-31» получил пробоины при атаке дронов, экипаж Виктора Николаевича Шаталова первым пришел на помощь коллегам. В ноябре того же года «Валерий Барский» снова оказался в эпицентре событий – ликвидировали разлив нефти после удара БПЛА по причалам Туапсе.

На флоте говорят: «Капитан – это голова, а матрос – это руки». Виктор Николаевич Шаталов знает каждый механизм на палубе и всегда делает чуть больше, чем требует инструкция.

СКБ «Валерий Барский»

СПОКОЙСТВИЕ ГЛУБИН

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ ИГНАТЕНКО

водолаз 7-го разряда

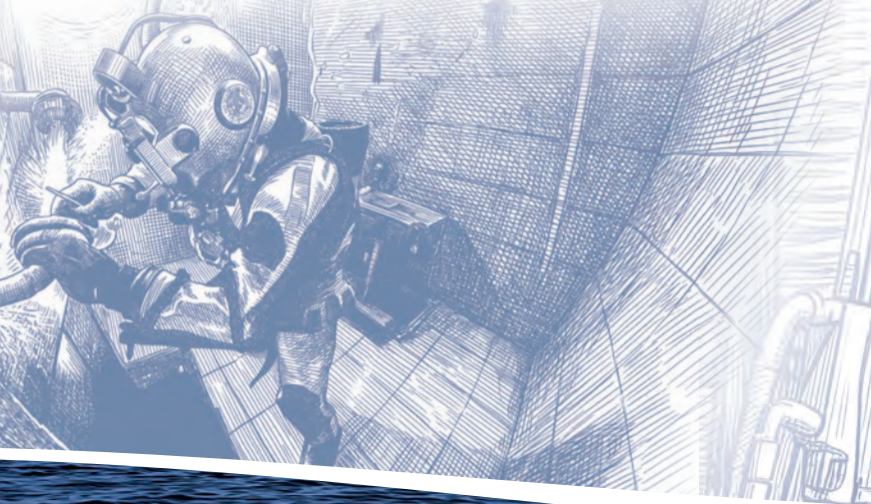
Награды:

- медаль МЧС России
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарственное письмо руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- медаль «130 лет водолазной службе России»
- знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями»

Водолаз Владимир Иванович Игнатенко пришел в Азово-Черноморский филиал Морспасслужбы в 1996 году и с тех пор не менял место работы. Свою профессию он считает призванием – в ней всегда есть место нешаблонным задачам: от судоподъемных до подводно-технических работ. За 30 лет работы его общее время нахождения под водой составило 7 500 часов – почти целый год.

Владимир Иванович участвовал в ряде знаковых операций последних лет: заделывал пробоину в районе машинного отделения на танкере «Сиг» после атаки безэкипажного катера, искал и осматривал затонувший сухогруз Seamark у берегов Новороссийска, выполнял судоподъем ж/д паромов «Авангард», получившего пробоины при ракетной атаке, обследовал севший на мель Blue Shark под Анапой. Также работал на ликвидации последствий крушения танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239» в Керченском проливе.

Между большими операциями – рутинные заботы. В перечне работ Владимира Ивановича: обследование и ремонт оградительного мола порта Новороссийск, замена протекторной защиты на причале в Туапсе, ежегодные съемки подводной части судов для Российского морского регистра судоходства и Российского Классификационного Общества. Владимир Иванович Игнатенко не делит задачи на большие и малые – он одинаково собранно выполняет подводные спуски и в шторм, и в штиль.





МАСТЕР СВОЕГО ДЕЛА

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ РЕПА

судокорпусник-ремонтник 6-го разряда,
бригадир механической мастерской

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- знак «15 лет Росморречфлоту»
- знак «10 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота Азово-Черноморской межрегиональной бассейновой организации профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации

Принимал участие в ликвидации последствий крушения следующих судов:

- сухогруз «Ибрагим», 2007 год;
- танкер «Волгонепфть-139», 2008 год;
- сухогруз Ziya Koc, 2008–2010 годы;
- сухогруз «Бешикташ», 2011–2012 годы.

В 2020 году участвовал в постройке причала в городе Анадырь.

Александр Петрович Репа из тех людей, на ком держится все «железо» Азово-Черноморского филиала. Он судокорпусник-ремонтник 6-го разряда, бригадир механической мастерской.

Профессиональные навыки он начал осваивать в 1995 году в учебном центре Новороссийского судоремонтного завода. Уже в 1996 году работал судокорпусником-ремонтником 2-го разряда, в 1999 году был принят в Новороссийское управление аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ на должность судокорпусника-ремонтника 4-го разряда и с тех пор на протяжении 27 лет трудится в системе Морспасслужбы.

Будучи бригадиром, Александр Петрович всегда стремится учитывать условия рабочих мест и качество оборудования. В результате его инициатив больше 90 % старого оснащения цеха заменено на новое, что дает принципиально другое качество и скорость проведения работ. Когда флот филиала и сторонних заказчиков проходит через руки Александра Репы, качество ремонта получает неизменную оценку «отлично». Он является непосредственным участником в подготовке к аварийно-спасательным работам, включая изготовление и установку фундаментов подвижных домкратов для снятия судов с мели, изготовление пластырей для заделки пробоин и кингстонных решеток, а также изготовление приспособлений для установки алмазной резки аварийных судов.

Даже при большой занятости – между судоремонтом и спасательными операциями – Александр Петрович находит время для спорта и активного участия в жизни филиала, и это неоднократно отмечалось руководством.





КАПИТАН С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



РОМАН АЛЕКСАНДРОВИЧ ГОРШКОВ

капитан многофункционального
аварийно-спасательного судна
«Спасатель Демидов»

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- знак «10 лет Росморречфлоту»
- знак «50 лет ДВ БАСУ»
- благодарности от заказчиков: «Газфлот», «Экошельф», «Эксон Нефтегаз Лимитед», Nord Stream 2, ЦМИ МГУ

Есть в Морспасслужбе такие капитаны, которым по плечу и ледовая проводка, и буксировка гигантских платформ, и руководство сложными аварийно-спасательными операциями. Яркий пример – Роман Александрович Горшков.

Он пришел в учреждение в 2003-м и с тех пор работал практически на всех типах спасательных судов: от буксиров «Лазурит» и «Ирбис» до многофункциональных аварийно-спасательных гигантов «Спасатель Заборщиков», «Берингов пролив», «Бейсуг» и уникальное в своем роде судно «Артемис Оффшор».

Капитаном Роман Александрович является с 2010 года. За его плечами 32 поисково-спасательные операции, из них 12 операций выполнено под его личным руководством. Он принимал новые аварийно-спасательные суда прямо с верфей: в Германии – «Берингов пролив», который потом провел Южным путем на Сахалин в разгар пиратской активности; в Китае – «Артемис Оффшор», на котором удалось безаварийно отработать, несмотря на заводские недостатки. Ни одного замечания от портовых инспекций Евросоюза.

Роман Александрович обеспечивал буровые платформы на шельфе Сахалина и в Баренцевом море, осуществлял ледовые проводки к терминалу «Варандей», перевозил спецперсонал для реализации проекта «Северный поток – 2» между Калининградом и Ростком. Капитан уверенно управляет судами с системами динамического позиционирования, что позволяет обеспечивать работу телеуправляемых подводных аппаратов. В 2025-м, когда потребовалась ювелирная установка трех коффердамов в Керченском проливе, позвали капитана Романа Александровича Горшкова. И он справился, как всегда – уверенно и надежно.

ЯРКИЕ МОМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Операция, после которой Роман Горшков окончательно решил связать судьбу со спасением людей, случилась в июле 2006 года.

Буксир «Лазурит» в паре с «Топазом» вел плавдок из Владивостока во вьетнамский Вунгтау. Поначалу погода баловала солнцем и штилем, но южнее Корейского пролива все изменилось. На юге Филиппин зародился тайфун «Элиза». Экипажи буксиров надеялись укрыться от него в Тайваньском проливе, однако тайфун резко сменил направление и пошел прямо на буксирный ордер. 13 июля ветер достиг 20 м/с, волны – 5 баллов. Огромный плавдок стал дрейфовать к берегу. После короткой передышки в глазу бури экипаж плавдока обнаружил поступление забортной воды в башне дока.

В два часа ночи стало ясно – док тонет. Экипаж плавдока в составе тринадцати человек в гидрокостюмах разделся на связки и прыгнул за борт в бушующее море.

«Лазурит» маневрировал на шестиметровой волне, кренясь под 35 градусов. Роман Горшков, привязавшись страховочным концом, работал на корме с двумя матросами. Первую группу подняли, но волна тут же разбросала людей – пришлось искать каждого по отдельности по светоотражающим полосам на костюмах. Через час их подняли снова, перешли к следующей группе, которую вытаскивали лишь к семи вечера. В море оставались капитан плавдока, электромеханик и боцман. Боцмана нашли на следующие сутки – обессилевшего человека три часа затаскивали на борт на одних волевых. Электромеханика подняли утром 16 июля. А в полдень пришла весть: капитана спасли китайские рыбаки. Весь экипаж затонувшего дока благополучно пережил тайфун.





Ликвидация последствий противоправных действий в отношении объектов
ООО «РН-Морской Терминал Туапсе» и ООО «РН-Туапсинский НПЗ». Черное море, 2026 год.
Автор: Максим Ежов, электромеханик многофункционального аварийно-спасательного
судна «Бейсуг» (проект MPSV12)





Снятие с мели и буксировка теплохода Blue Shark.
Черное море, 2024 год



Заместитель начальника аварийно-спасательного подразделения
Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба» Дмитрий Лейко

ТВЕРСКОЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ

Тверской филиал отличается от всех остальных подразделений Морспасслужбы. Это единственный филиал, работающий исключительно на внутренних водных путях. Основной профиль деятельности – гидротехнические работы в разных регионах страны: Москве и Московской области, Тверской, Нижегородской и других.

База Тверского филиала расположена в поселке Белый Городок Тверской области, в 140 километрах к северу от Москвы, на месте впадения реки Хотчи в воды Волги. На базе ремонтно-отстойного пункта филиала обустроен собственный слип, позволяющий проводить подъемы судов длиной до 45 метров с целью их дефектации и проведения необходимых ремонтных работ. Также оборудована причальная стенка длиной 158 метров и механические мастерские.

Ключевые направления деятельности филиала включают добычу и перевозку нерудных материалов, укрепление набережных, строительство гидросооружений, погрузочно-разгрузочные и монтажные работы на объектах береговой инфраструктуры, дноуглубление. Также специалисты подразделения проводят освидетельствование коллективных и индивидуальных средств спасения.



20 НОЯБРЯ 2017 ГОДА

ДАТА СОЗДАНИЯ



63 ЧЕЛОВЕКА

ШТАТ



8 СУДОВ

ФЛОТ



Головное судно Тверского филиала –
буксир-толкач «Сергей Кладыко».
Его построили по заказу Морспасслужбы
в АО «Порт Коломна» в 2019 году. Мощность
судна – 1 500 л. с. В паре с баржей-
площадкой БПБ-001 грузоподъемностью
более 3 000 тонн буксир активно
используется для перевозки
нерудных материалов и генеральных
грузов, аварийно-спасательных
работ, буксировки и обеспечения
гидротехнического строительства.



Плавкран «ПК-508» г/п 16 тонн

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ВАДИМ ВИКТОРОВИЧ ЗАВАЛОВ

директор Тверского филиала

Награды:

- знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетные грамоты
ФГБУ «Морспасслужба»

Вадим Викторович Завалов – из тех руководителей, для которых важен и результат, и путь к нему. С 2014 года он работал главным механиком в одном из филиалов ФБУ «Подводречстрой». После присоединения подразделения к ФГБУ «Морспасслужба» Вадим Викторович продолжил работу уже в качестве главного механика Тверского филиала.

В декабре 2022-го он назначен исполняющим обязанности директора филиала, а в апреле 2025-го утвержден в должности. Этот рост – логичный итог многолетней привычки работать на совесть и умения добиваться поставленных целей.

Коллеги говорят о Вадиме Викторовиче: умеет слушать, быстро находит общий язык с людьми и выстраивает рабочий процесс. Он внимательно относится к деталям и лично контролирует ход всех проектов филиала, пока не убедится – все сделано как надо.



Под руководством Вадима Викторовича Завалова флот Тверского филиала принимал участие в ряде значимых проектов. Среди них:

- реконструкция причальной стенки Северного речного вокзала, Москва, 2020–2021 годы;
- реконструкция причальной стенки Южного речного вокзала, Москва, 2022–2023 годы;
- строительство причала и части набережной Центрального парка имени М. Горького, Москва, 2025 год;
- строительство причала «Южные Лужники», Москва, 2025 год.



КАСПИЙСКИЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ



20 АПРЕЛЯ 1992 ГОДА

ДАТА СОЗДАНИЯ



74 000 КМ²

АКВАТОРИЯ



191 ЧЕЛОВЕК

ШТАТ



23 СУДНА

ФЛОТ

Каспийский филиал из года в год подтверждает статус одного из ведущих подразделений Морспасслужбы. Он расположен у берегов крупнейшего внутреннего водоема мира, не имеющего выхода в открытое море, – Каспийского моря. Зона ответственности филиала охватывает акваторию от устья Волги и границы с Республикой Казахстан до реки Самур и границы с Республикой Азербайджан. Сюда же входит 188 километров Волго-Каспийского морского судоходного канала, который обеспечивает все морские перевозки по Каспию.

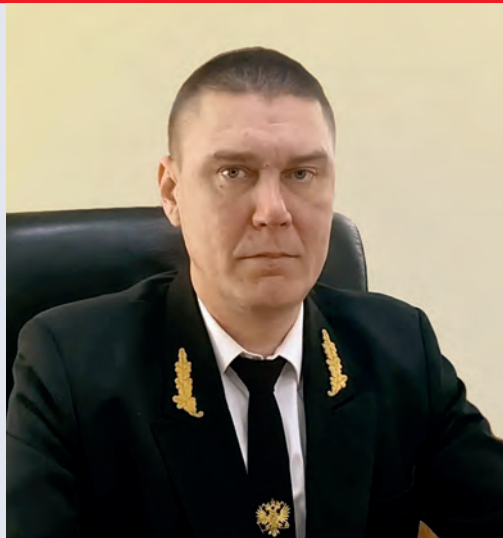
Работа морских спасателей на Каспии – одна из самых сложных. Северная часть моря мелководна, а Дербентская впадина уходит на сотни метров вниз. Ветры меняют направление и ход волн за минуты, что создает угрозу для мореплавателей, затрудняет управление судном и проведение спасательных операций. Такие условия требуют от спасателей высочайшей подготовки, умения молниеносно принимать решения и работать единым кулаком. Им присуще то, что не записано в инструкциях, – умение находить выход там, где его, казалось бы, нет, и преодолевать любые трудности ради безопасности людей и сохранения природы уникального региона.



Волгоградское подразделение Каспийского филиала появилось в феврале 2020 года в результате реорганизации. Первым руководителем стал Сергей Сергеевич Шинкин, а с декабря 2022-го, когда он возглавил весь филиал, подразделение принял Герман Леонидович Морозов. Сегодня здесь трудятся 56 человек: экипажи судов, водолазы, инженеры. Главная особенность подразделения – ремонтно-механическая мастерская,

где своими силами ремонтируют плавсредства и изготавливают металлоконструкции. Есть и редкие специалисты: эксперт-гидротехник Павел Вишняков, специалист по дефектации Анатолий Гусев. А сам Герман Морозов подтвердил квалификацию главного инженера проекта по трем направлениям – это дает право заключать договоры на строительные-монтажные работы. Небольшое подразделение на великой реке – но с большими компетенциями.





СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ ШИНКИН

директор Каспийского филиала

«ТРУДНОСТИ УЙДУТ, А БЛАГОЕ ДЕЛО ОСТАНЕТСЯ!»

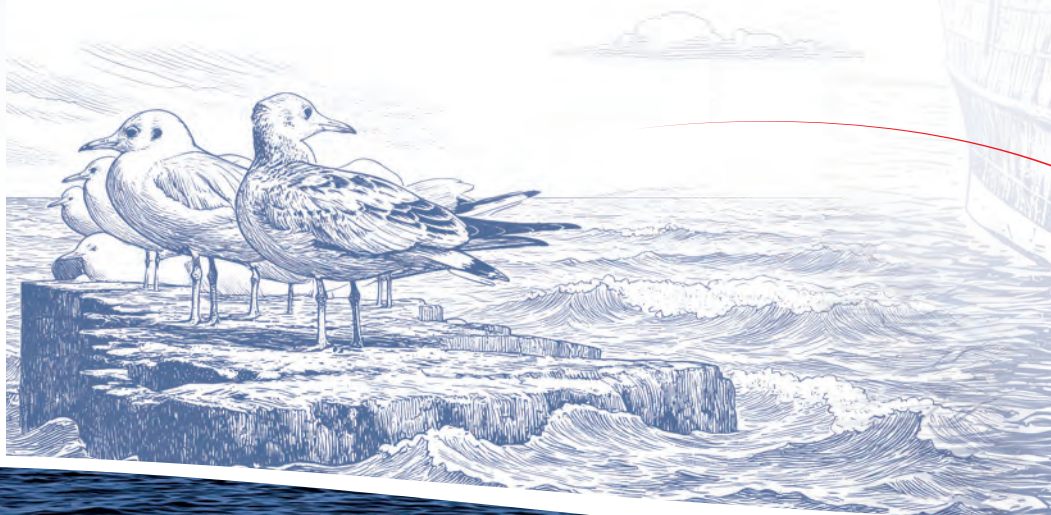
Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарственное письмо Федерального агентства морского и речного транспорта
- Почетная грамота губернатора Астраханской области
- Благодарственное письмо Думы Астраханской области
- Благодарственное письмо Министерства промышленности, торговли и энергетики Астраханской области
- Почетная грамота Комитета по обеспечению безопасности жизнедеятельности Волгоградской области
- Почетная грамота Каспийского филиала ФБУ «Морская спасательная служба Росморречфлота»

От Волги до Каспийского моря – так можно обозначить не только зону ответственности филиала, но и силу характера его директора. Сергей Сергеевич Шинкин был принят в Морспасслужбу в 2014 году на должность моториста. За годы работы занимал посты начальника отдела снабжения, заместителя директора по Волгоградскому подразделению, а с 2022 года возглавляет Каспийский филиал.

Под руководством Сергея Сергеевича коллектив филиала берется за задачи, где аварийно-спасательные работы тесно переплетаются с инженерными решениями. Так, в июне 2020 года со дна был поднят буксир «Академик Чебышев», пролежавший там с конца 1970-х годов. Работы проводились в рамках реконструкции третьей очереди набережной Саратова. В 2020–2021 годах специалисты филиала выполнили ремонт свай причала №1 в Ейском порту и участвовали в строительно-монтажных работах на гидротехнических сооружениях Курской АЭС.

В августе 2022 года при подъеме двух затонувших судов в Сарептском затоне Волги – катера «Судостроитель» и буксира РБТ-280 – Сергей Сергеевич лично координировал работы на месте. Из Астрахани были оперативно направлены спасатели и водолазы с необходимым оборудованием, включая средства водоотлива и локализации разливов нефтепродуктов. В операции также участвовали плавкран «ПК-714», водолазный бот «В-710», буксиры «Байкал» и «Подводник». Оба судна были подняты и установлены на кильблоки у причала Волгоградского судостроительного завода, что позволило предотвратить возможное масштабное загрязнение Волги.



В рамках сотрудничества с благотворительным фондом «Народный фронт. Все для победы» переданы два автомобиля (Лада 210740 и ГАЗ 330273) для войсковых частей Волгоградского региона, а также дизельный генератор мощностью 5,5 кВт. Кроме того, в Волгоградском подразделении Каспийского филиала прошла встреча участников акции «Час для Победы» с действующими бойцами СВО и представителями Народного фронта.



УРАЛ-33

ЧЕЛОВЕК СТАЛЬНЫХ НЕРВОВ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ГАМИД МАНАФОВИЧ МАНАФОВ

водолаз 1-го класса (I-II группы специализации), спасатель 2-го класса

**«В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ
СИТУАЦИЯХ НАША
НАДЕЖНОСТЬ -
ВАША БЕЗОПАСНОСТЬ».**

Награды:

- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- знак «Почетный работник морского флота»
- медаль «300 лет Российскому флоту»
- Почетная грамота Администрации Астраханской области
- Почетная грамота Департамента морского транспорта
- медаль «85 лет ЭПРОН»

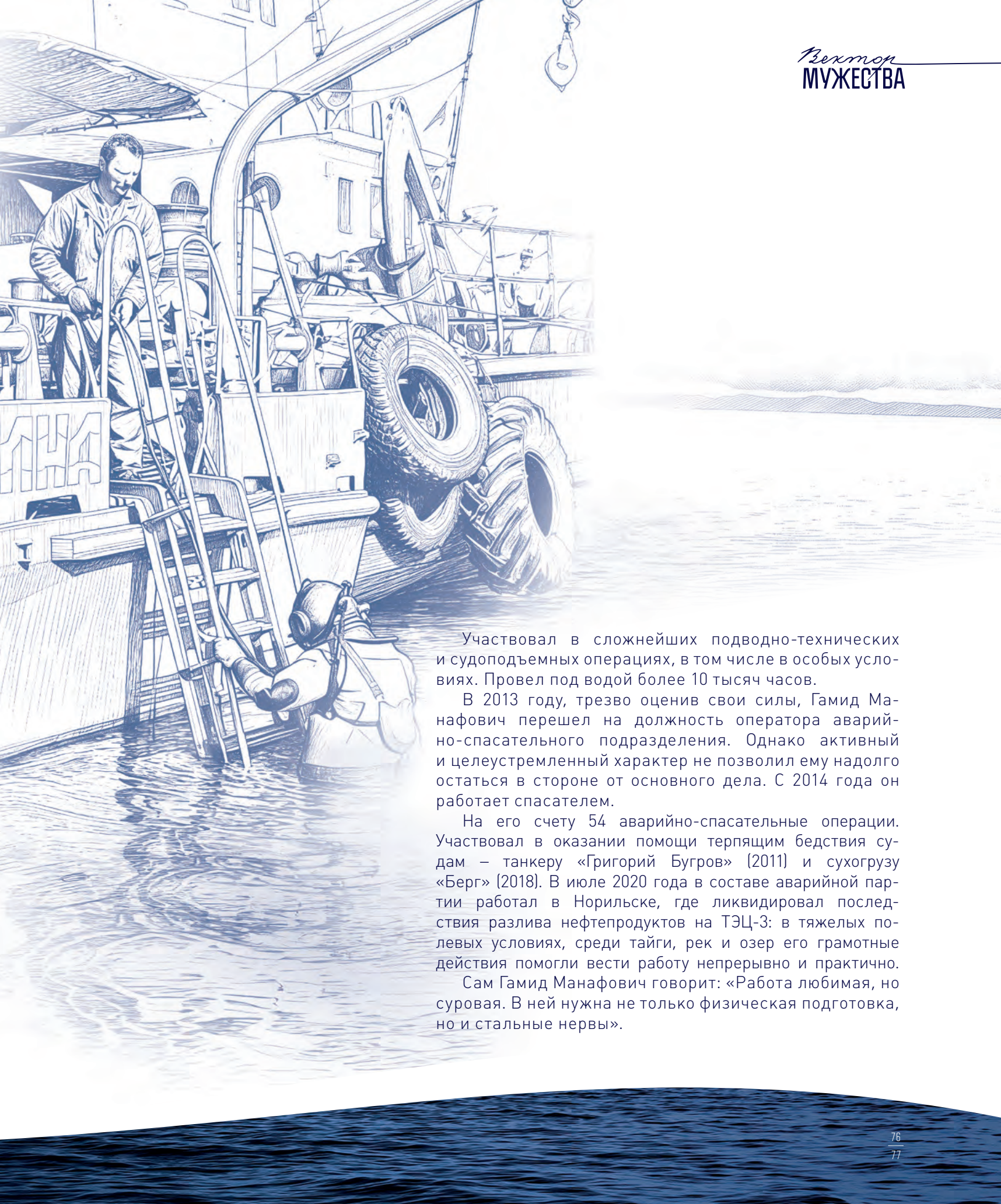
Выбор профессии морского спасателя обусловлен не только интересом, но и твердостью характера и желанием быть верным своему долгу – именно эти качества привели Гамида Манфовича Манафова в водолазное дело.

Его профессиональное становление началось в городе-герое Севастополе: первоначальное обучение водолажному делу Гамид Манфович прошел в учебном центре при воинской части. В период военной службы работал водолазом-инструктором по обеспечению дыхательных аппаратов на подводных лодках, впоследствии занимал должность начальника аварийно-спасательных станций 157-й бригады подводных лодок.

В сентябре 1985 года, сразу после армии, Гамид Манфович пришел молодым специалистом в Астраханскую группу аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ, ныне Каспийский филиал.

На протяжении 27 лет добросовестного труда он последовательно повышал профессиональный уровень: в 1988 году ему присвоена квалификация водолаза 2-го класса (I-II группы специализации), в 1999 году – водолаза 1-го класса (I-II группы специализации).





Участвовал в сложнейших подводно-технических и судоподъемных операциях, в том числе в особых условиях. Провел под водой более 10 тысяч часов.

В 2013 году, трезво оценив свои силы, Гамид Манафович перешел на должность оператора аварийно-спасательного подразделения. Однако активный и целеустремленный характер не позволил ему надолго остаться в стороне от основного дела. С 2014 года он работает спасателем.

На его счету 54 аварийно-спасательные операции. Участвовал в оказании помощи терпящим бедствия судам – танкеру «Григорий Бугров» (2011) и сухогрузу «Берг» (2018). В июле 2020 года в составе аварийной партии работал в Норильске, где ликвидировал последствия разлива нефтепродуктов на ТЭЦ-3: в тяжелых полевых условиях, среди тайги, рек и озер его грамотные действия помогли вести работу непрерывно и практично.

Сам Гамид Манафович говорит: «Работа любимая, но суровая. В ней нужна не только физическая подготовка, но и стальные нервы».

РЕШИТЕЛЬНОСТЬ КАСПИЯ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ЮРИЙ БОРИСОВИЧ ЛЕОНТЬЕВ

механик аварийно-спасательного подразделения

**«РАЗУМНЫЙ РИСК
И РЕШИТЕЛЬНОСТЬ – ПУТЬ
К УСПЕХУ ПРИ СПАСАНИИ!»**

Юрий Борисович Леонтьев уже более 25 лет работает в Каспийском филиале Морспасслужбы. Начинал начальником лаборатории по испытанию техники и водолазного снаряжения, параллельно выполнял обязанности инженера по ликвидации аварийных разливов нефти и возглавлял группу дефектации по обследованию судов. Под его руководством и при надзоре Российского морского регистра судоходства и классификационного общества American Bureau of Shipping проводилось освидетельствование корпуса самоподъемной плавучей буровой установки «Астра», а также освидетельствование корпуса самоподъемной плавучей буровой установки «Шельф-7».



Награды:

- медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота губернатора Астраханской области
- знак «Почетный работник морского флота»
- медаль «130 лет водолазной службе России»
- знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями»
- знак «80 лет ЭПРОН»
- знак «10 лет Росморречфлоту»

Аттестованный спасатель 1-го класса, Юрий Борисович участвовал во многих блестящих аварийно-спасательных операциях. Танкер «Григорий Бугров», теплоход «Византин», судно-бункеровщик «Диалог», судоподъем турецкого сухогруза «Берг» у берегов Феодосии. Разные годы, разные акватории – один подход: четкость и профессионализм.

В 2017 году Юрия Борисовича приглашали в Иран в качестве национального эксперта по разработке плана сотрудничества для борьбы с нефтяными загрязнениями Каспия. В 2020-м Юрий Борисович руководил отрядом спасателей при ликвидации разлива 21 тысячи тонн дизтоплива в Норильске – той самой арктической катастрофы, где на кону стояла судьба озера Пясино, Карского моря и хрупкой северной природы. В 2023-м под его руководством оперативно заделали пробойну на сухогрузе «Пано-01» в Волго-Каспийском канале – судно и груз спасли, разлива не допустили.

С 2013-го по апрель 2025 года Юрий Борисович занимал должность заместителя директора по аварийно-спасательной работе и ликвидации разливов нефти. Позже по состоянию здоровья перешел на должность механика аварийно-спасательного подразделения. Он по-прежнему остается одним из самых авторитетных специалистов в коллективе. Его опыт, спокойствие и умение принимать решения в критической ситуации продолжают работать на общее дело.

ЯРКИЕ МОМЕНТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Декабрьской ночью 2015 года судно-бункеровщик «Диалог» шло по Волге, когда столкнулось с неизвестным подводным предметом и получило несколько пробоин. Штатные насосы не справлялись, и судно начало медленно тонуть. Возглавить аварийно-спасательную операцию поручили Юрию Борисовичу Леонтьеву. На двух водолазных судах – «Стольный град Ярославль» и «Волна» – спасатели с оборудованием выдвинулись к месту аварии. Всем на удачу аварийное судно находилось всего в получасе хода. Но ситуация была критической: крен на левый борт, затопленные отсеки, вода уже заливала кормовую палубу. Судно буквально заваливалось в воду.

Решение приняли без промедления: высадиться на борт с насосами, выставить заграждения, начать откачку и искать пробоины. Работали на пределе, в любой момент «Диалог» мог уйти под воду. Но самоотверженные и слаженные действия спасателей дали результат: вода отступила, судно стало выравниваться. Водолазы обнаружили четыре пробоины в носовом кубрике и три в трюме, которые затем заделали пластырями и клиньями. После осушения отсеков «Стольный град Ярославль» отбуксировал «Диалог» на слип для ремонта. Благодаря решительным действиям команды спасателей удалось не только сохранить судно и груз, но и предотвратить ущерб экологии Волги.



Буксировка аварийного земснаряда «Печора» спасательным буксиром «Эпрон» (проект 1454)
на 145-м км Волго-Каспийского морского судоходного канала. 3 сентября 2023 года





Учения, тушение пожара на аварийном судне в акватории морского порта Астрахань. 2024 год.
Автор: Иван Панченко, заместитель директора по аварийно-спасательным работам
и ликвидации разливов нефти



ПРИМОРСКИЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ



30 МАЯ 1959 ГОДА
ДАТА СОЗДАНИЯ



2700 297 КМ²
АКВАТОРИЯ



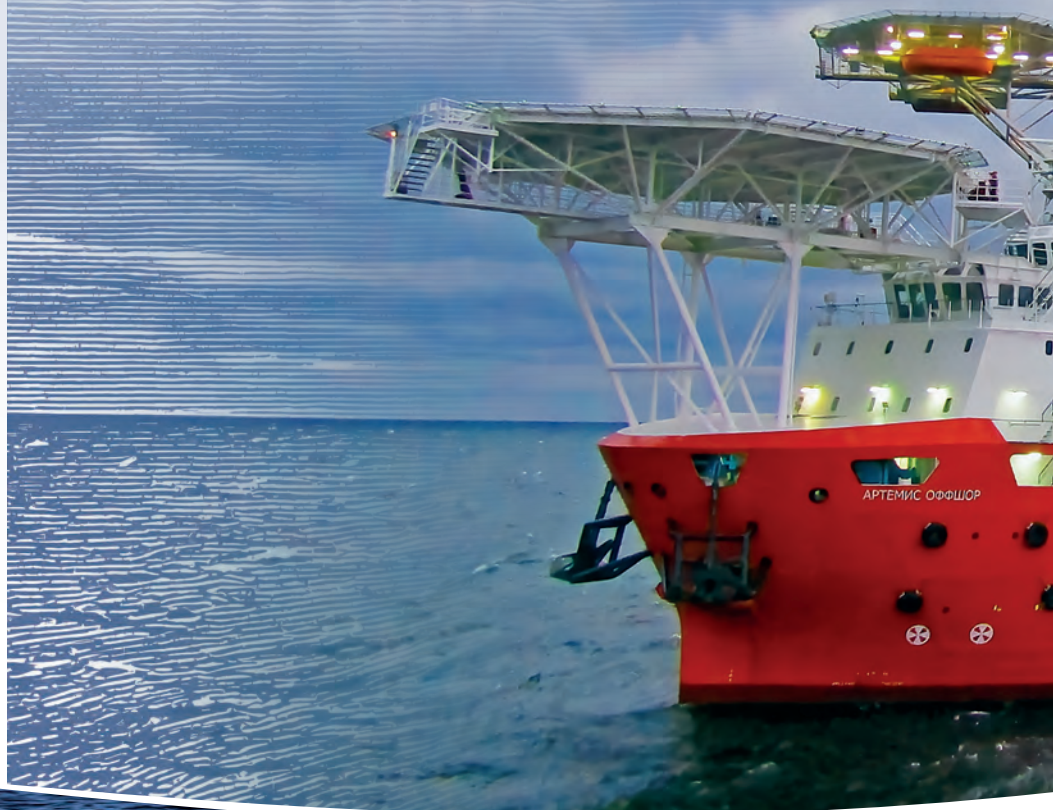
232 ЧЕЛОВЕКА
ШТАТ



19 СУДОВ
ФЛОТ

На берегах Японского моря, близ крупнейшего порта Восточной Азии и Арктики, располагается Приморский филиал Морспасслужбы. Оперативная зона его ответственности простирается от северо-западной части Японского моря до мыса Золотого и дальше, в акваторию Северного Ледовитого океана. Подразделения базируются во Владивостоке, Находке, Зарубино, Посъете и Хабаровске.

Местные воды редко бывают ласковыми: густые туманы съедают видимость, тайфуны поднимают волну, а северо-восточные ветры внезапно меняют направление, осложняя мореплавание. В проливе Босфор Восточный море живет по своим законам – приливно-отливные течения постоянно меняют ритм, заставляя капитанов считаться с его характером.



Свою историю филиал ведет с конца 1950-х годов: начав как небольшой отряд при пароходстве, он развился в современное подразделение Морской спасательной службы. За десятилетия – сотни аварийно-спасательных, судоподъемных операций и работ по ликвидации разливов нефтепродуктов. Практически каждая из них уникальна: ни одна не повторяет другую в деталях. Объединяет их одно – готовность приморских спасателей действовать в самых сложных условиях, быстро принимать решения и доводить каждую операцию до результата.

На вооружении Приморского филиала есть уникальное судно специального назначения «Артемис Оффшор». Морспасслужба приобрела его в 2019 году на собственные средства. «Артемис Оффшор» построен в Китае в 2018 году для выполнения тяжелых морских операций. Сочетание кранового оборудования грузоподъемностью 100 тонн, вертолетной площадки, системы пересадки персонала Ampelmann и системы динамического позиционирования делает это судно ключевым элементом в реализации сложных офшорных проектов – от российской Арктики и Балтики до Дальнего Востока. На борту возможно размещение более 150 человек. Сегодня под российским флагом эксплуатируются всего пять судов аналогичного класса.



МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АЛЕКСАНДР ЕВГЕНЬЕВИЧ ДРЕБНОСКОК

директор Приморского филиала

Награды:

- медаль Ушакова
- медаль «За воинскую доблесть» Министерства обороны Российской Федерации
- медали «За отличие в военной службе» I, II и III степени Министерства обороны Российской Федерации
- медаль «За отличие в учениях» Министерства обороны Российской Федерации
- Почетные грамоты ФГБУ «Морспасслужба»

В биографии директора Приморского филиала Александра Евгеньевича Дребноска особое место занимает служба на Тихоокеанском флоте, которой он посвятил почти три десятилетия – с 1991 по 2019 год. В тот период он возглавлял службу поисковых и аварийно-спасательных работ Приморской флотилии разнородных сил Краснознаменного Тихоокеанского флота. После увольнения в запас в декабре 2019-го стал заместителем директора Сахалинского филиала по аварийно-спасательным работам и ликвидации разливов нефти.

За годы работы на Сахалине Александр Евгеньевич участвовал в десятках операций и учений, не раз лично руководил сложнейшими спасательными работами. С июня 2026 года Александр Евгеньевич исполняет обязанности директора Приморского филиала.

Это назначение – не случайность. Александр Евгеньевич имеет огромный опыт организации спасательного дела, умеет быстро оценивать обстановку и оперативно принимает решения при проведении любых аварийно-спасательных работ. Его многолетний практический опыт и глубокое знание специфики работы на Дальнем Востоке позволяют эффективно решать задачи, стоящие перед филиалом.



Директор филиала лично руководил и участвовал во множестве спасательных операций. Среди них:

- снятие с мели сухогруза Mercury Ocean у западного побережья острова Сахалин, 2020 год;
- ликвидация разлива нефти и нефтепродуктов на рейде морского терминала Бошняково морского порта Шахтерск после столкновения самоходного плашкоута СП-115 с балкером Kang Shun, 2021 год;
- откачка нефтепродуктов с севшего на мель сухогруза Xing Yuan в морском порту Холмск, 2022 год;
- откачка топлива и снятие с мели танкера «Виктория» в районе мыса Лопатина в Невельском районе, 2023 год;
- снятие с мели и буксировка балкера КС Hadong в акватории морского порта Шахтерск в Татарском проливе, 2023 год.



КООРДИНАЦИЯ НА БЕРЕГУ – НАДЕЖНОСТЬ НА СУДНЕ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



БОРИС СЕРГЕЕВИЧ КАЛИНОВИЧ

оперативный дежурный

Награды:

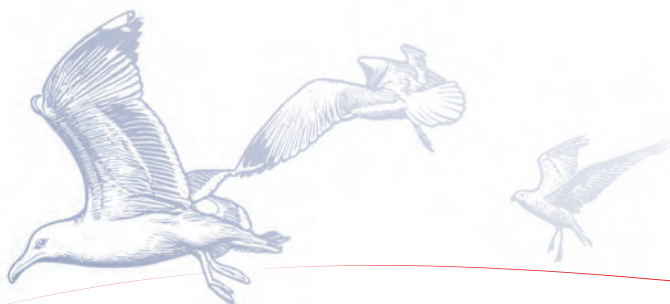
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота государственной службы морского флота Министерства транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота президента Российской палаты судоходства

Жизнь Бориса Сергеевича Калиновича – это летопись морской радиосвязи на Дальнем Востоке, которую он пишет без единой помарки уже более полувека. В 1969 году он прошел обучение в профессиональном техническом училище плавсостава по профессии «радиооператор 1-го класса – электрорадионавигатор» и в 1971 году начал свою работу на судах заграничного плавания Дальневосточного морского пароходства в должности второго радиооператора. В 1979 году заочно окончил Владивостокское мореходное училище и стал начальником радиостанции. Но настоящая легендарная глава его биографии началась в июле 1984 года с приходом в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Дальневосточного морского пароходства. С тех пор его судьба неразрывно сплетена с Морспасслужбой.

Пройдя путь от начальника радиостанции до начальника службы связи, а сегодня трудясь в роли оперативного дежурного, Борис Калинович остается тем самым надежным мостом, по которому в любую погоду идут сигналы доверия, помощи и уверенности.

Борис Сергеевич стоял у истоков внедрения глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) на судах Приморского филиала, активно участвовал в модернизации радионавигационного оборудования, обеспечивая его соответствие международным и национальным стандартам. Он также внес значительный вклад в организацию работы оперативной службы, участвовал в разработке алгоритмов реагирования на разливы нефти. В настоящее время возглавляет профсоюз и входит в состав Бассейнового комитета флота.





РАФИК РАСУЛОВИЧ РАИМЖАНОВ

боцман буксирно-спасательного судна
«Лазурит»

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарность в связи с Днем работников морского и речного флота
- Почетная грамота
ФГБУ «Морспасслужба»

Рафик Расулович Раимжанов начал работать в Морспасслужбе в феврале 1991 года матросом на судне «Водолаз Терехов» и в первый же год стал участником резонансной спасательной операции. В порту Владивостока 2 июля на его глазах в воду рухнул вертолет Ка-32Т. «Водолаз Терехов» первым подошел к месту крушения. Экипаж оперативно принял пострадавших на борт и доставил на берег – обошлось без жертв. Позднее водолазы Морспасслужбы обследовали затонувшую машину и подняли важную документацию.

На рубеже 1999–2000 годов Рафик Расулович принял участие в уникальной экспедиции: ледокол и судно «Ирбис» Приморского филиала вели два плавучих дока Северным морским путем вокруг Канады. Переход оказался крайне сложным – узкие проливы, скопление айсбергов у берегов Гренландии, мощный шторм в районе Ньюфаундленда, во время которого оборвало буксирные тросы. Док «Ирбиса» вынесло в бухту, где он чудом удержался на камнях. После ремонта его удалось отбуксировать на Багамские острова, где впоследствии был построен судоремонтный завод.

Во время стоянки на островах экипаж, включая Рафика Расуловича, дважды приходил на помощь другим судам: греческому контейнеровозу с отказавшим двигателем и сухогрузу, потерявшему ход.

С 2018 года Рафик Расулович работает боцманом на буксирно-спасательном судне «Лазурит». На его счету более сорока спасательных операций и буксировок. Он уверенно управляет судовыми кранами, поддерживает палубу и оборудование в образцовом состоянии, передает опыт молодым морякам, а к его слову прислушиваются даже капитаны.



НАДЕЖНОСТЬ МАШИННОГО ОТДЕЛЕНИЯ – В РУКАХ СТАРШИХ МЕХАНИКОВ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АНДРЕЙ МИХАЙЛОВИЧ МАРЧУК

старший механик судна обеспечения
«Нефтегаз-55»

Награды:

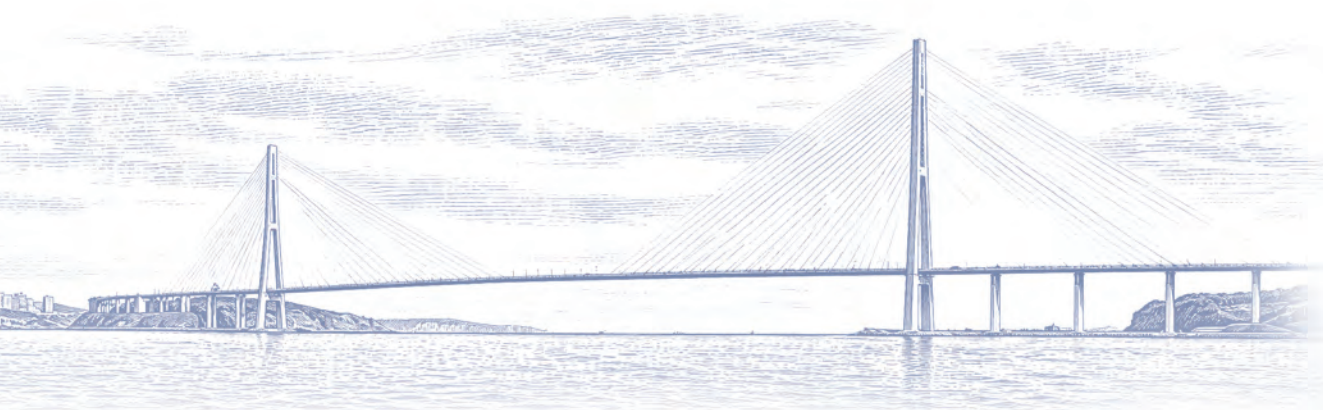
- Благодарность Министерства транспорта Российской Федерации
- медаль «85 лет ЭПРОН»
- медаль «50 лет Дальневосточному БАСУ»

Есть люди, которые не просто работают на судах, а становятся их движущей силой. Так можно сказать и про Андрея Михайловича Марчука. Выпустившись из Владивостокского мореходного училища в январе 1979 года, он получил распределение в легендарный Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ Дальневосточного морского пароходства. Первым местом службы стала должность четвертого механика на буксире «Полоцк». В дальнейшем он набирал опыт и на других судах отряда, таких как «Уруп», «Топаз», «Лазурит», «Гелиос», «Диомид», «Ирбис».

За 40 лет преданного труда Андрей Михайлович прошел внушительный профессиональный путь. В 1988 году на «Топазе» он участвовал в буксировке военного объекта из Владивостока во вьетнамский город Камрань, за что получил особую благодарность командующего Тихоокеанским флотом. В 1993 году на «Ирбисе», будучи третьим механиком в экипаже, принимал участие в буксировке крейсера «Александр Суворов» в Индию, преодолевая сложные течения и штормовые условия. В разные годы перегонял «Лазурит» и паром «Бригадир Ришко» из Риги во Владивосток, проводил новые суда и плавкраны из Черного моря на Дальний Восток, неоднократно совершал экспедиции по всему миру, включая Южную и Северную Америку, Африку, Папуа – Новую Гвинею.

Андрей Михайлович воспитал не одно поколение механиков Приморского филиала. С 2021 года он бессменный старший механик судна обеспечения «Нефтегаз-55», где сплотил вокруг себя молодых и увлеченных специалистов.





ВИТАЛИЙ ГЕННАДЬЕВИЧ ЖУРАКОВСКИЙ

старший механик многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Заборщикова»

Награды:

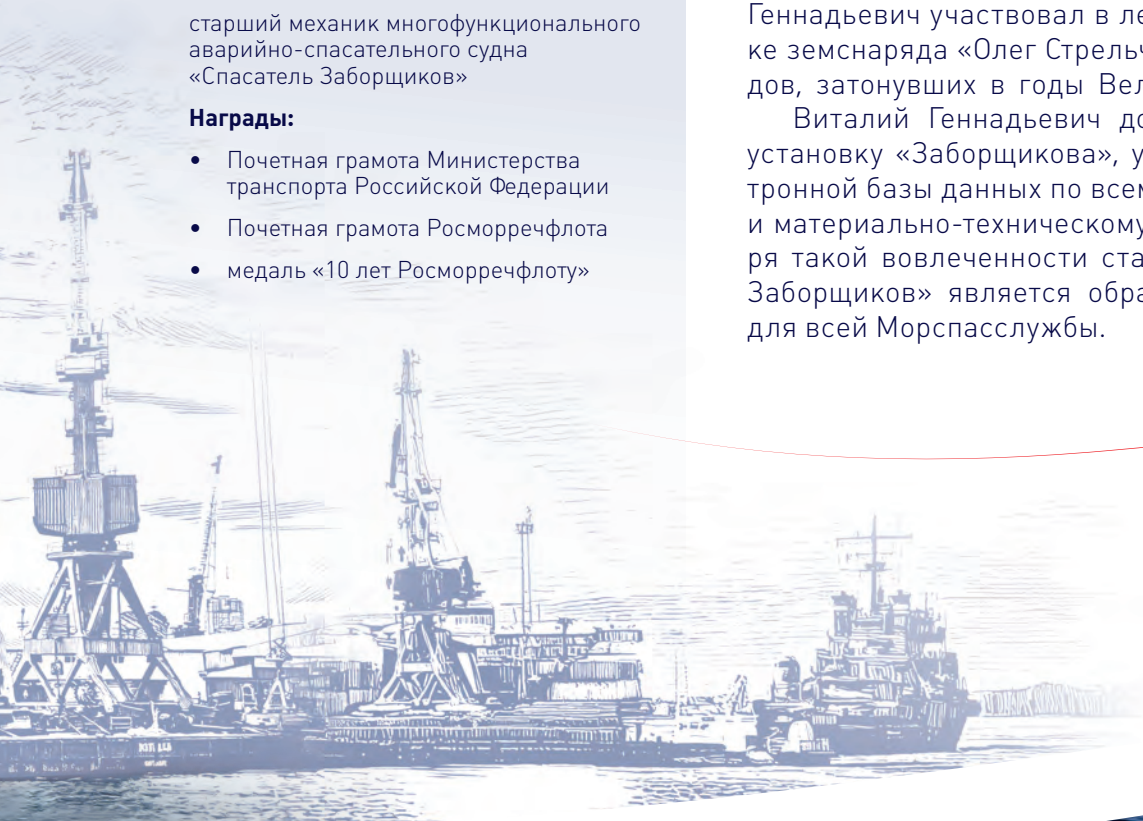
- Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации
- Почетная грамота Росморречфлота
- медаль «10 лет Росморречфлоту»

Хороший механик может определить состояние судна по звуку. Виталий Геннадьевич Жураковский начал нарабатывать это мастерство в 1995 году, трудясь мотористом на буксирах «Барс» и «Ирбис».

В 2012 году он получил диплом старшего механика без ограничений и возглавил машинную команду судна обеспечения «Светломор-3». За год работы на нем Виталий Геннадьевич провел ремонт судна и без единого замечания подтвердил соответствие классификации Российского морского регистра судоходства.

В 2013 году руководство филиала направило его на Невский судостроительный завод принимать многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Заборщикова». Знания и навыки Виталия Геннадьевича впечатлили даже заводских специалистов. После приемки судна он участвовал в его перегоне через Северный морской путь. С того момента бессменно работает старшим механиком на «Спасателе Заборщикова». На нем Виталий Геннадьевич участвовал в ледовых проводках, буксировке земснаряда «Олег Стрельчя» в Арктике и поиске судов, затонувших в годы Великой Отечественной войны.

Виталий Геннадьевич досконально освоил силовую установку «Заборщикова», участвовал в создании электронной базы данных по всем механизмам, оборудованию и материально-техническому снабжению судна. Благодаря такой вовлеченности старшего механика «Спасатель Заборщикова» является образцом безаварийной работы для всей Морспасслужбы.





Флагманы офшор-флота России: судно специального назначения «Артемис Оффшор» (проект YX3205) с системой пересадки персонала Ampelmann и многофункциональное аварийно-спасательное судно «Мурман» (проект MPSV06)





Экипаж многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Заборщиков» (проект MPSV07) в ходе планового тренировочного учения производит выставление боновых заграждений



САХАЛИНСКИЙ ФИЛИАЛ



О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ



В Корсакове, на берегу залива Анива, расположена главная база одного из старейших и самых закаленных подразделений Морспасслужбы – Сахалинского филиала. Зона его ответственности огромна: часть Японского моря, включая Татарский пролив, Охотское море, Амурский лиман и Курильские острова, от острова Уруп и южнее.

Современное развитие филиала тесно связано с активизацией нефтяной индустрии на сахалинском шельфе. Обустройство месторождений нефти и газа в северной части Охотского моря требует повышенной готовности к реагированию на инциденты с транспортным флотом и аварии на буровых платформах. Поэтому филиал превратился в ключевое звено безопасности всего сахалинского шельфа и держит эту планку без скидок на суровый климат.



30 МАЯ 1959 ГОДА
ДАТА СОЗДАНИЯ



1 300 000 КМ²
АКВАТОРИЯ



262 ЧЕЛОВЕКА
ШТАТ



10 СУДОВ
ФЛОТ





Ванинское
подразделение
Сахалинского
филиала

Сахалинский филиал – единственный среди всех подразделений учреждения, чье профессиональное аварийно-спасательное формирование аттестовано не только на пять основных видов аварийно-спасательных работ, но и на право ведения газоспасательных работ.

В состав Сахалинского филиала входит Ванинское отделение. Пятнадцать его специалистов несут аварийно-спасательную готовность по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, водолазному обследованию причальных линий, гидротехнических сооружений и морских судов.



Тренировочное учение по плану ликвидации разлива нефти на территории «СПГ Пригородное». Побережье залива Анива, остров Сахалин



СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ БЕЗУСОВ
директор Сахалинского филиала

**«ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
В КАЖДОМ РЕШЕНИИ –
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ ВСЕХ».**

Награды:

- знак «Почетный работник транспорта России»
- знак «Почетный работник морского флота»
- знак «В память 200-летия Управления водяными и сухопутными сообщениями»
- неоднократно поощрялся почетными грамотами ФГБУ «Морспасслужба»

Сергей Александрович Безусов окончил Сахалинское мореходное училище и Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского во Владивостоке. Прошел путь от матроса до капитана в Сахалинском пароходстве, работал инспектором по проверке российских и иностранных судов в Администрации морских портов Сахалина, Курил и Камчатки, возглавлял порт Корсаков. В 2015 году пришел в Морспасслужбу первым заместителем директора Сахалинского филиала, затем стал директором.

Капитан дальнего плавания, аттестованный спасатель, он всегда находится там, где нужен. Снятие судов с мели, проведение аварийно-спасательных работ, участие в крупных бассейновых учениях – ни одно значимое событие не проходит без него. В октябре 2020 года, когда балкер Мерсигу Осеан выбросило на мель у порта Бошняково, даже находясь в отпуске, Сергей Александрович практически не покидал район операции и лично руководил спасательными работами. В августе 2026 года Сергею Александровичу исполняется 70 лет. Полвека в профессии, 11 лет в Морспасслужбе, а в глазах горит все та же увлеченность своим делом.



**Вклад директора в развитие
Сахалинского филиала:**

- это первый и пока единственный филиал, аттестованный на ведение газоспасательных работ;
- в Сахалинском филиале самый большой штат операторов БПЛА во всей службе (18 человек);
- в коллективе поощряется здоровый образ жизни и хорошая физическая подготовка;
- обновлен флот филиала, в состав вошли 4 судна с системой динамического позиционирования;
- филиал шефствует над инженерно-саперным батальоном имени генерала Карбышева, оказывает материальную и финансовую помощь;
- расширена территория, приобретены складские помещения, создана крепкая материально-техническая база;
- введен отдел материально-технического снабжения и хозяйственного обеспечения;
- разработан способ разогрева мазута в танках для последующей очистки с помощью дизельного котла;
- приобретена единственная среди всех филиалов передвижная установка на базе автомобиля «Урал» для разогрева нефтепродуктов при низких температурах.



ГРАНИ СПАСАТЕЛЬНОГО ДЕЛА

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ БЫЧКОВ

мастер аварийно-спасательных работ,
спасатель 2-го класса

Награды:

- знак «Почетный работник морского флота»
- знак «Почетный работник СахБАСУ»
- знак «В память 200-летия Управления водяными и сухопутными сообщениями»
- медаль «130 лет водолазной службе России»
- знак «80 лет ЭПРОН»
- знак «10 лет Росморречфлоту»
- В 2019 году был признан лучшим спасателем ФГБУ «Морспасслужба»
- неоднократно поощрялся почетными грамотами ФГБУ «Морспасслужба»

Сергей Павлович Бычков начинал трудовой путь слесарем механосборочных работ. Навыки, полученные в ремесле, пригодились в новой профессии после обучения в Корсаковской мореходной школе. С 1982 года работал мотористом в Сахалинском морском пароходстве, а в 1986-м пришел в Экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ таежником. За два года вырос до специалиста аварийно-спасательных работ. С тех пор жизнь Сергея Павловича – бесконечная череда операций, от которых у обычного человека захватило бы дух.

Он снимал с мели японский рефрижератор «Шинва-Мару» (1987), участвовал в ликвидации разливов нефти в заливе Анива (1991, 2006), тушил пожары на судах «Винсент» (2008) и «Тропик-1» (2009), вытаскивал китайский сухогруз Century Luck, выброшенный штормом на берег в Александровске-Сахалинском. В 2010 году на заповедном острове Монерон помог предотвратить экологическую катастрофу: с аварийного судна «Анабар» удалили более 130 кубометров нефтепродуктов. Работая на МФАСС «Берингов пролив», снимал с мели балкеры Mercury Ocean (2020) и KC Hadong (2023). Это лишь самый малый перечень операций, в которых принимал активное участие Сергей Павлович. Многие из них проходили в условиях, опасных для жизни.

В 2017 году в подразделение пришел сын Сергея Павловича Максим – теперь тоже спасатель 2-го класса. Сахалинская закалка умножилась на семейную верность морю.





ВАДИМ ВАЛЕРИЕВИЧ ДУТОВ

капитан многофункционального аварийно-спасательного судна «Берингов пролив»

Награды:

- Благодарность руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- Почетная грамота и значок «Госморспасслужба России»

Вадим Валериевич Дутов в 1992 году окончил Владивостокский морской колледж, а в 2000-м был принят на работу в Сахалинское бассейновое аварийно-спасательное управление. Начинал старпомом, но быстро дорос до капитана. Его первыми судами-спасателями стали «Агат», «Атлас», «Рубин», «Триас». В 2015 году в составе экипажа отправился в Германию принимать многофункциональное судно «Берингов пролив». На судне сначала был дублером капитана, затем сам возглавил экипаж. Под ведением Вадима Валериевича «Берингов пролив» безупречно выполнял коммерческие контракты.

В 2012 году на «Атласе» помогал снимать с мели танкер «Каракум нефть» и рефрижератор «Ирина» в суровых Курильских водах. В 2017-м на многофункциональном аварийно-спасательном судне «Спасатель Заборщикова» вызволял застрявшие во льдах суда и транспортировал пострадавших в порты Ванино и Советская Гавань. В 2018-м работал на многофункциональных аварийно-спасательных судах «Сивуч» в Карском море и «Спасатель Демидов» в Новороссийске. На судне «Берингов пролив» участвовал в освобождении балкеров Mercury Ocean (2020) и KC Hadong (2023).

В экипаже Вадим Валериевич Дутов культивирует здоровый образ жизни: весь коллектив его придерживается, занимается спортом и держит отличную физическую форму. Решения Вадим Валериевич принимает взвешенно, но с неизменным энтузиазмом – за это его ценят и на мостике, и на берегу.



САХАЛИНСКАЯ ШКОЛА ПОГРУЖЕНИЙ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ВАЛЕРИЙ ХАСАНОВИЧ ИСАКОВ

водолазный специалист

**«НАШ ПУТЬ ТУДА, КУДА
БОЯТСЯ СТУПИТЬ ДРУГИЕ».**

Награды:

- знак «Почетный работник морского флота»
- Благодарственное письмо руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- медаль «100 лет ЭПРОН»
- медаль «140 лет водолазному делу»
- знак «20 лет Росморречфлоту»
- знак «80 лет ЭПРОН»

Если в Сахалинском филиале спросить, кто сделал их водолазную службу образцовой, ответ будет такой: Валерий Хасанович Исаков. Общий стаж его работы составляет 49 лет, из которых 43 года он посвятил Сахалинскому филиалу.

После Корсаковской мореходной школы начинал работать матросом в Сахалинском морском пароходстве. С 1981 года стал мотористом-матросом водолазного катера в Экспедиционном отряде аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ. Отучившись в Новороссийской мореходной школе, пришел к профессии водолаза и в 1995 году был назначен бригадиром водолазов. С 2001 года занимает должность водолазного специалиста.

Уникальные знания и практический опыт Валерий Хасанович сформировал, проходя подготовку как в России, так и за рубежом. Дважды обучался в Норвежской школе водолазных специалистов и во Французской школе водолазов-глубоководников. Чтобы сохранять высокий профессиональный уровень, он регулярно участвует в сборах водолазных специалистов. В 2006–2009 годах передавал свой опыт, преподавая в Учебном центре Сахалинского бассейнового аварийно-спасательного управления.

За годы работы участвовал во многих аварийно-спасательных операциях после аварий судов. Среди них – теплоход «Краснотурьинск» (1986), СРТ «Иерики» (1988), «Авача-101» (2000), «СРТМ-К», «Капитан Лубенец» и так далее. С июня по август 2025 года был привлечен к подводно-техническим работам по ликвидации последствий крушения танкеров в Керченском проливе.

Помимо того, что Валерий Хасанович руководит всеми водолазными работами Сахалинского филиала, каждый водолаз подразделения прошел обучение или практиковался под его началом. Поэтому с уверенностью можно сказать: любой спуск в филиале несет отпечаток школы Валерия Исакова.





АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ИВАЩЕНКО
водолаз 7-го разряда

**«ПОДГОТОВКА РЕШАЕТ ВСЕ:
ПОД ВОДОЙ НЕТ ПРАВА
НА ОШИБКУ».**

Награды:

- Благодарственное письмо руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- Почетная грамота, приуроченная к 140-летию со дня образования водолазного дела

Отправной точкой в карьере Александра Александровича Иващенко в Морспасслужбе стал 1998 год. Начав путь как специалист по ликвидации разливов нефти, он понял: настоящий профессионал должен уметь все. Именно поэтому он шагнул за горизонт своих обязанностей, добровольно освоив водолазное дело (3-й класс, I–II группы специализации).

Но и это показалось ему недостаточным. Следуя принципу «ни дня без нового навыка», Александр Александрович получил дипломы матроса, стропальщика, газо-спасателя и сварщика. Сегодня, обладая высочайшим, 7-м разрядом водолаза, он являет собой образец редкого трудолюбия и универсальности, на который равняется молодое поколение спасателей.

Александр Александрович принимает активное участие во всех аварийно-спасательных операциях и водолазных подводно-технических работах. Среди десятков выполненных операций есть по-настоящему сложные: поиск и обследование затонувшего японского судна TAKEO MARU (2003), поиск пропавшего в водах Шантарских островов сухогруза «Амурская» (2012), ремонт подводной части причальной стенки в порту Холмск и бетонирование паромной переправы Ванино – Холмск (2021), работы по снятию с мели теплохода «Виктор» (2022), выполнение аварийных работ на судне «Анг Янг – 2» (2025).





Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Кавдейкин» (проект MPSV07)
с работающими пожарными лафетами





Многофункциональное аварийно-спасательное судно
«Берингов пролив» (проект MPSV06)



КАМЧАТСКИЙ ФИЛИАЛ

О ФИЛИАЛЕ В ЦИФРАХ



1 ФЕВРАЛЯ 1961 ГОДА
ДАТА СОЗДАНИЯ



> 2 300 КМ²
АКВАТОРИЯ



70 ЧЕЛОВЕК
ШТАТ



6 СУДОВ
ФЛОТ

Камчатский филиал Морспасслужбы работает там, где заканчиваются привычные условия и царствует настоящая стихия. Петропавловск-Камчатский, берег Авачинской губы – выход в одну из самых сложных акваторий нашей страны, здесь расположена основная база филиала. Зона его ответственности простирается от Магадана до острова Уруп и дальше, к Чукотке, – в водах с резкими перепадами глубин и суровым характером океана. В Курило-Камчатском желобе глубина достигает 7 726 метров, и это не просто цифра, а место, где работают морские спасатели.



Камчатка завораживает любого человека с первого взгляда: вулканы, мощное дыхание Тихого океана. Но для специалистов Морспасслужбы это рабочая обстановка. Каждый выход – как проверка на прочность. Штормовые ветры, пронизывающий холод, постоянная влажность – условия, в которых формируется особая выучка.

Здесь не бывает «учебных» трудностей: тренировки максимально приближены к реальности.

Так формировалась и формируется камчатская школа морских спасателей – выносливая и надежная. Здесь ценят плечо товарища, точность решений и готовность действовать в любой момент. В этих широтах иначе нельзя.

Важное событие в жизни филиала произошло в 2025 году, когда флот пополнился двумя новыми арктическими спасательными буксирами проекта NE025 «Печак» и «Узон». Эти суда были специально созданы для работы в суровых условиях Арктики и Дальнего Востока. Благодаря их появлению расширились возможности быстрого реагирования и повышения уровня безопасности региона.





ВЯЧЕСЛАВ ГЕОРГИЕВИЧ ШИПИЛОВ
директор Камчатского филиала

**«КАЖДЫЙ, КТО ОКАЗАЛСЯ
В БЕДЕ НА ВОДЕ, МОЖЕТ
НА НАС РАССЧИТЫВАТЬ».**

Награды:

- Почетная грамота Законодательного собрания Камчатского края
- грамота Дальневосточного регионального центра МЧС России
- Благодарственное письмо руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»
- Благодарность ФГУП «Нацрыбресурс»

С января 2023 года Вячеслав Георгиевич Шипилов возглавляет Камчатский филиал Морспасслужбы. В руководстве филиала он работает с 2015 года, и за это время подразделение заметно укрепило свои позиции: обновился судовой состав, повысился уровень аварийно-спасательной готовности, получили развитие гидротехнические и подводно-технические направления работы.

Один из показательных результатов этой работы – реализация сложных инженерных проектов. В 2021 году Шипилов разработал и провел уникальную технологическую операцию при строительстве глубоководного выпуска большого диаметра. В 2023 году в рамках федеральной программы «Генеральная уборка» под его руководством выполнены инженерные обследования и подготовлены проекты подъема шести затопленных судов в Авачинской бухте – все объекты успешно удалены.

Его управленческий стиль во многом сформирован личным профессиональным опытом. Вячеслав Георгиевич прошел подготовку в Севастопольской школе водолазов в 1991–1993 годах, затем служил на Камчатке в 438-м отдельном дивизионе спасательных судов ВМФ. С 1993 по 2011 год работал водолазом, проведя под водой более пяти тысяч часов.

Даже в должности заместителя директора по аварийно-спасательным работам и флоту в коммерческой организации он продолжал лично выполнять наиболее сложные спуски, считая, что руководитель должен в полной мере понимать работу своих специалистов.

Профессиональный почерк Вячеслава Георгиевича – это тщательная проработка каждой операции и внимание к деталям. При этом он активно участвует в общественной жизни региона: вовлечен в реализацию инициатив правительства Камчатского края и совместно с добровольческим отрядом «БАРС-17» оказывает гуманитарную помощь участникам СВО.



Вячеслав Георгиевич Шипилов лично руководил и участвовал во множестве спасательных операций. Среди них:

- судоподъем плавдока № 4 у причала ПСРВ, 2018 год;
- снятие с мели рефрижераторного судна «Данидин», 2019 год;
- заделка пробоин и осушка отсека в корпусе рыболовецкого судна «Восток-2», 2020 год;
- поиск пропавших членов экипажа, осмотр и буксировка перевернутого судна «Тихий», 2020 год;
- снятие с мели маломерного судна «ПК-1709» в Авачинском заливе в районе бухты Баранья полуострова Шипунский, 2024 год;
- снятие с мели и безопасная буксировка в порт Петропавловск-Камчатский парусной яхты арктического класса Ocean Bird в Кроноцком заливе в районе бухты Ольга, 2025 год.



ГОТОВНОСТЬ ПОМОГАТЬ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ГЛЕБ СЕРГЕЕВИЧ МОСОЛ

спасатель аварийно-спасательного формирования, водолаз 7-го разряда

Награды:

- знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»
- диплом I степени за победу в соревнованиях спасателей ФГБУ «Морспасслужба»

Глеб Сергеевич Мосол не просто спасатель – он настоящий универсал: может и шов заварить, и БПЛА поднять, и совершить подводный спуск. Водолаз 7-го разряда, сварщик, резчик кислородной и плазменной резки, оператор подводных аппаратов и воздушных дронов. Люди такого широкого профиля – самый ценный актив Морспасслужбы.

В Камчатском филиале Глеб Сергеевич с 2019 года. За период работы здесь он участвовал в медицинских эвакуациях людей с траулера «Арктик» и теплохода «Пола Аугуста», аварийной буксировке ярусолова «Групер» в Охотском море, неоднократных ликвидации разливов нефтепродуктов в порту Петропавловск-Камчатский и еще в десятках разных аварийно-спасательных операций. В июле 2025-го он вместе с экипажем буксира-спасателя «Узон» помогал снимать парусную яхту Ocean Bird с мели в Авачинском заливе.

Но Глеб Сергеевич не только участник практически всех аварийно-спасательных операций – он обслуживает флот Камчатского филиала, чтобы техника всегда была в строю.

В 2021 году Глеб Мосол заслуженно занял призовое I место в соревнованиях, посвященных 65-летию образования Морспасслужбы.





СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ АБРАМОВ

заместитель директора по аварийно-спасательным работам

Награды:

- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарственные письма за оказание гуманитарной, благотворительной помощи участникам СВО
- знак «20 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота ФГБУ «Морспасслужба»
- Благодарность ФГБУ «Морспасслужба»

Сергей Николаевич Абрамов – пример того, как в одном человеке сошлись знание морского права и морская практика. Окончив Орловский юридический институт МВД в 2007 году, он понял, что кабинетная работа ему не по душе. Так в 2010-м он пришел в Камчатский филиал. Начинал юрисконсультантом, сегодня он – заместитель директора по аварийно-спасательной работе.

Сергей Николаевич прошел подготовку по поиску и спасению людей на море, ликвидации разливов нефти на шельфе и на суше, освоил управление беспилотниками, кислородную и плазменную резку, изучил авиационную безопасность. За 15 лет в профессии он руководил десятками операций и участвовал в них лично. Среди них: спасение теплохода «Тихон Семушкин» (2012) и буксира «Святой Георгий» (2015), судоподъем плавдока № 4 (2018), заделка пробоин в корпусе РС «Восток-2» (2020), медицинские эвакуации с балкера «Харизма» (2019) и траулера «Гранит» (2020), поиск экипажа и буксировка перевернутого транспортного судна «Тихий» (2020), ликвидация разливов нефтепродуктов в порту Петропавловск-Камчатский и при ТЭЦ-1 ПАО «Камчатскэнерго» и многие другие.

В коллективе Сергея Николаевича ценят за профессионализм и настойчивость в своих убеждениях. Он реалистично смотрит на вещи, но при этом сохраняет жизнелюбность и оптимизм.





Проведение комплексного учения по ликвидации аварийных разливов нефти на танкере «Арсеньев» в акватории порта Петропавловск-Камчатский. Июль 2021 года.
Задействованы силы аварийно-спасательного подразделения Камчатского филиала, катера-бонепостановщики «Капитан Мишин» и ЛАРН-1





Проведение комплексного учения по ликвидации аварийных разливов нефти на танкере «Вега» с участием сил аварийно-спасательного подразделения Камчатского филиала и буксира «Гроза». Июль 2020 года



ГЛАВА 2

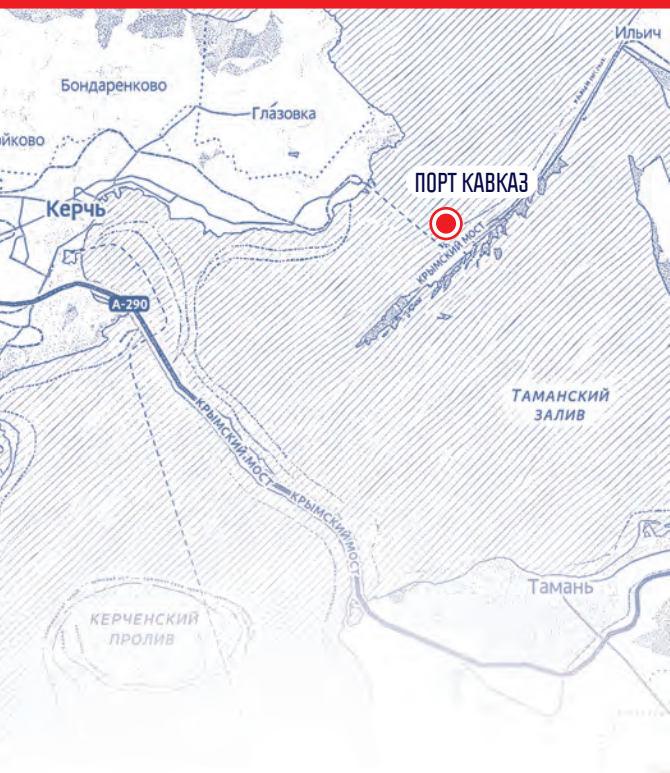
Не останавливаясь
ПЕРЕД ТРУДНОСТЯМИ





ОПЕРАЦИЯ APRIL

КРАТКАЯ СВОДКА



**19 ФЕВРАЛЯ –
24 АПРЕЛЯ 2021 ГОДА**

ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИИ



**ЮЖНАЯ ЧАСТЬ
АЗОВСКОГО МОРЯ**

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ



**АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ
ФИЛИАЛ**

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ – УЧАСТНИК АСР

Сигнал бедствия поступил с турецкого сухогруза April 19 февраля 2021 года. Капитан корабля заявил о резком ухудшении состояния сразу шестерых моряков, один из которых позже скончался. Все они были направлены в больницу с диагнозом отравление, вызванное попаданием в организм токсичных веществ. Позже стало известно: на борту находилось полторы тысячи тонн опасного груза – ферросилиция, который при взаимодействии с водой выделяет ядовитые токсичные газы – арсин и фосфин.

Оставленное экипажем судно 20 февраля начало стремительно крениться на правый борт: забортная вода самопроизвольно поступала в балластные танки через негерметичные пробоины корпуса. Дальнейшее затопление грозило попаданием в море опасных химических веществ и нефтепродуктов, а над побережьем Крыма и территорией Краснодарского края могло сформироваться облако ядовитых токсичных газов.

Морские спасатели высадились на аварийное судно в изолированных костюмах химзащиты и дыхательных аппаратах, с оборудованием для газоанализа и водоотливными средствами для проведения неотложных работ. Они загерметизировали судно, подали электропитание с буксира «Меркурий», запустили дизель-генераторы на аварийном судне и балластными насосами осушили танки правого борта.



Крен был выровнен, поступление воды остановлено. После стабилизации судна спасатели завели буксировочный трос и организовали безопасную стоянку судна без экипажа. В первые дни концентрация газов на борту была критически превышена – аварийные партии регулярно проводили замеры уровня воды в балластных танках, а также замеры концентрации газов, рискуя жизнью.

Два судна Азово-Черноморского филиала – «Меркурий» и «Дерзкий» – несли вахту у April до передачи его судовладельцу. В результате мужественных действий спасателей Азово-Черноморского филиала была предотвращена экологическая катастрофа.

В первый день 32-й сессии Ассамблеи ИМО – высшего органа Международной морской организации – 6 декабря 2021 года состоялась церемония награждения лауреатов специальных премий. Лауреатами престижной премии ИМО «За исключительную храбрость на море» стали пятеро спасателей Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»: Антон Мурадянц, Гамбик Асатурьян, Кирилл Викулов, Денис Николенко и Константин Кендигилян. Они получили эту награду за профессионализм и самоотверженность, проявленные в операции на борту сухогруза April.



БЫТЬ ГОТОВЫМ К ЛЮБЫМ ВЫЗОВАМ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



АНТОН ВЛАДИМИРОВИЧ МУРАДЬЯНЦ
начальник аварийно-спасательного
подразделения Азово-Черноморского
филиала, спасатель 1-го класса

**«СПАСЕНИЕ – ЭТО
КОЛЛЕКТИВНОЕ УСИЛИЕ».**

Антон Владимирович Мурадянц мог бы быть юристом, но вместо спокойной кабинетной должности выбрал путь, объединивший его любовь к морю и желание помогать людям. В 2012 году он пришел в Морспасслужбу заместителем начальника аварийно-спасательного подразделения, через год возглавил его и с тех пор руководит самыми сложными операциями Азово-Черноморского филиала.

Четырнадцать лет в профессии, десятки операций, ведомственные награды Министерства транспорта и МЧС. Самая памятная – международная премия IMO «За исключительную храбрость на море». Эту награду Антон Владимирович получил за операцию на сухогрузе April.

– Первичные решения касались эвакуации людей: угроза отравления и риск для жизни экипажа сохранялись, – вспоминает Антон Владимирович. – Всех моряков аварийного сухогруза эвакуировали в городскую больницу Темрюка.



Награды:

- международная награда IMO «За исключительную храбрость на море»
- медаль МЧС России «За отличие в ликвидации последствий ЧС»
- медаль МЧС России «За содружество во имя спасения»
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- Благодарственное письмо заместителя министра транспорта Российской Федерации – руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта
- Почетная грамота руководителя ФГБУ «АМП Черного моря»
- Почетная грамота генерального директора ФГУП «Балтийское БАСУ»
- Почетная грамота председателя Азово-Черноморской межрегиональной бассейновой организации ПРВТ Российской Федерации
- Благодарность капитана морского порта Новороссийск
- знак «10 лет Росморречфлоту»
- Почетная грамота руководителя ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота»
- Благодарность директора Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»

Он лично возглавил высадку аварийной партии на обезлюдившее судно. Спасатели работали в изолирующих костюмах химзащиты и дыхательных аппаратах – запас воздуха в баллонах жестко ограничивал время интенсивной и непростой работы на сухогрузе.

– Главное для спасателя – побороть внутренний страх и поверить в себя и в свою команду. Тогда в тебе и в успехе будет уверена и команда, – говорит Антон Владимирович. – К тому же при любой аварийно-спасательной операции существует риск для жизни и здоровья, и для его минимизации необходимо грамотное планирование и четкая организация работ.

Его слова основаны не только на опыте операции на сухогрузе April. В 2019 году Антон Владимирович высаживался на горящий газовоз Candy для остановки его дрейфа и дальнейшего тушения пожара. В 2023-м в сильный шторм руководил поиском и спасением людей после крушения сухогруза Seamark в Цемесской бухте. В 2020-м руководил аварийно-спасательными работами по ликвидации разлива нефтепродуктов после аварии на норильской ТЭЦ-3. На данный момент Антон Владимирович продолжает участвовать в ликвидации последствий ЧС, вызванной крушением танкеров «Волгонепфть-212» и «Волгонепфть-239» в Керченском проливе.



ТУШЕНИЕ ПОЖАРА НА ТАНКЕРАХ-ГАЗОВОЗАХ CANDY И MAESTRO

КРАТКАЯ СВОДКА



Одной из самых сложных и опасных в практике Морспасслужбы за последние годы стала аварийно-спасательная операция в Черном море зимой 2019 года.

В пятнадцати морских милях южнее мыса Такиль 21 января во время перекачки сжиженного газа загорелись танкеры-газовозы Maestro и Candy (флаг Танзания). Члены экипажей – 32 гражданина Турции и Индии. Спасаясь от огня, люди прыгали в воду. К сожалению, спасти удалось только 12 моряков.

К спасательной операции привлекли 15 судов, а также вертолеты МЧС и Погранслужбы ФСБ России. От Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы в операции участвовали многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Демидов», спасательные буксиры «Меркурий» и «Залив». «Спасатель Демидов» координировал ход операции и вел тушение пожара на аварийных судах.

Горящий Candy дрейфовал в сторону берега. Задымление, шторм, швартовы, удерживающие аварийное судно Candy у борта Maestro, могли оборваться в любой момент. В этих условиях спасатель Евгений Борисович Завальнюк и боцман буксира «Меркурий» Александр Владимирович Тишков высадились на корму горящего танкера. В противопожарном снаряжении, рискуя жизнью, они завели аварийный буксировочный конец, чтобы удержать дрейфующее судно в безопасном районе. На втором этапе операции на борт поднялись начальник аварийно-спасательной партии Антон Владимирович Мурадянц и инженер по ликвидации разливов нефти Гамбик Дмитриевич Асатурьян. Они отдали якорь с правого борта, и опасный дрейф судна был остановлен.

Огонь сбивали, орошая водой смежные грузовые танки и палубные конструкции, также была применена судовая порошковая система пожаротушения. К утру 23 января пожар локализовали в районе выхода газа из поврежденных танков. Полностью пламя на обоих судах потушили к 3 марта.



**21 ЯНВАРЯ –
3 МАРТА 2019 ГОДА**

ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИИ



**В 15 МИЛЯХ ЮЖНЕЕ
МЫСА ТАКИЛЬ,
ПОЛУОСТРОВ КРЫМ**

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ



**АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ
ФИЛИАЛ**

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ – УЧАСТНИК АСП



ГЛАВНЫЙ ИТОГ

Удалось предотвратить взрыв
и затопление судов в зоне активного
судоходства, а также масштабный
разлив нефтепродуктов,
который грозил Черному морю
экологической катастрофой.



ПРОЛИВ КАРСКИЕ ВОРОТА

КРАТКАЯ СВОДКА



**24 НОЯБРЯ 2021 ГОДА –
31 ЯНВАРЯ 2022 ГОДА**

ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИИ



**СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ
ОКОНЕЧНОСТЬ ОСТРОВА
ВАЙГАЧ, ПРОЛИВ
КАРСКИЕ ВОРОТА**

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ



**АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ,
БАЛТИЙСКИЙ
И СЕВЕРНЫЙ ФИЛИАЛЫ**

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ – УЧАСТНИК АСР

Практически незаметно для многих федеральных СМИ и общественности прошла уникальная двухмесячная аварийно-спасательная операция по снятию с прибрежных камней в проливе Карские Ворота двух барж с нефтепродуктами.

Буксир «Пак» 24 ноября 2021 года допустил отрыв буксируемых нефтеналивных барж – «МН-4001» и «МН-4002». На них находилось около семи тысяч тонн дизельного топлива и 170 тонн керосина. Из-за шторма, волн, подвижек ледовых полей обе баржи вынесло на камни северо-западной оконечности острова Вайгач, в особо охраняемой природной зоне.

Через 35 минут после получения сигнала о бедствии к месту аварии уже шло аварийно-спасательное судно «Бейсуг», несшее дежурство в районе Карских Ворот. Также туда были направлены спасательные суда «Сейвал» и «Спасатель Карев» с дополнительным оборудованием и спасателями. Позднее к группировке судов Морспасслужбы присоединилось судно обеспечения «Ясный».

**Рассказывает Виктор Герасимович Рошка,
спасатель 3-го класса Северного филиала:**

– Путь в порт Северодвинск оказался очень сложным. После закрепления барж на многофункциональном аварийно-спасательном судне «Бейсуг» и до выхода в открытое море ситуация неоднократно требовала немедленного вмешательства спасателей. Так, 28 января около трех ночи одна из барж сорвалась с крепления, и спасателям Северного филиала – мне, В. Н. Миколёку и Д. А. Косованову – пришлось на ходу высаживаться на нее, чтобы вновь закрепить на буксировочных усах. В условиях непогоды эти усы обрывались каждые три часа, приходилось повторять это снова и снова – до выхода на спокойную воду. На подходе к Северодвинску судно встало в лед, и для продолжения движения спасателям пришлось вручную с помощью болгарок и ножовки по металлу обрезать тросы.

Водолазный осмотр подтвердил худшие опасения: на обеих баржах пробиты балластные танки, у «МН-4001» еще и пробоина в грузовом танке. Стаскивать баржи с камней было нельзя: новые повреждения гарантировали бы разлив. Оперативный штаб Морспасслужбы принял решение разгружать их для обеспечения плавучести.

Спасателям пришлось действовать в условиях полярной ночи, ограниченных глубин, сильного ветра, температуры до -40°C . Баржи покрылись сплошным ледяным панцирем толщиной до полуметра – спасатели вручную окалывали его, чтобы добраться до технологических конструкций. В декабре начался ледоход – работать приходилось короткими окнами, пока лед отжимало ветром. Однажды ледовые поля пошли через пролив сплошным потоком, и операцию пришлось экстренно приостанавливать.

В течение декабря с камней была снята сначала баржа «МН-4001», затем – баржа «МН-4002». Во время буксировки барж до Северодвинска караваны застревали во льдах, рвались буксирные линии – и спасатели снова и снова заводили их, окалывая нарастающий лед. Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Карев» пробивало путь в метровых ледовых полях, помогая в буксировке судам «Ясный» и «Бейсуг».

К концу января 2022 года обе баржи и груз были переданы судовладельцу.

За успешно проведенную аварийно-спасательную операцию в проливе Карские Ворота Благодарность министра транспорта Российской Федерации получили:

– Виктор Герасимович Рошка, спасатель 3-го класса, аварийно-спасательная группа в городе Мурманске, Северный филиал;

– Владислав Владимирович Денисов, директор Северного филиала (в период с октября 2020-го по 19 мая 2023 года);

– Максим Евгеньевич Миронов, спасатель 2-го класса, аварийно-спасательная группа в городе Мурманске, Северный филиал.

Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награжден:

– Александр Рафикович Курмаев, начальник аварийно-спасательной группы города Мурманска, Северный филиал.



ВЫДЕРЖКА, ПРОВЕРЕННАЯ ЛЬДАМИ

МОРСПАССЛУЖБА В ЛИЦАХ



ГАМБИК ДМИТРИЕВИЧ АСАТУРЬЯН

начальник аварийно-спасательной группы в порту Новороссийск Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы, спасатель 1-го класса

«СПАСАТЕЛЬ – ЭТО НЕ РАБОТА, ЭТО ПРИЗВАНИЕ».

Награды:

- международная награда IMO «За исключительную храбрость на море»
- Благодарность министра транспорта Российской Федерации
- знак «Почетный работник морского флота»

«Профессионал своего дела, обладает выдержкой, выносливостью и умением сохранять спокойствие в самых сложных операциях» – так говорят о Гамбике Дмитриевиче в руководстве.

Окончив Военно-морской институт радиозлектроники имени А.С. Попова, служил на эскадренном миноносце «Беспокойный». Дальнейший выбор профессии спасателя объясняет просто: она оказалась наиболее близка по содержанию к службе в Военно-морском флоте.

За 20 лет в Морспасслужбе Гамбик Дмитриевич работал на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, руководил подразделениями в трех филиалах – Сахалинском, Северном и Азово-Черноморском. Помогал создавать с нуля спасательные подразделения и аварийно-спасательные группы в Туапсе, Ейске, Таганроге, Ростове-на-Дону, Шахтерске, Диксоне и Витино. В послужном списке более 70 аварийно-спасательных операций.

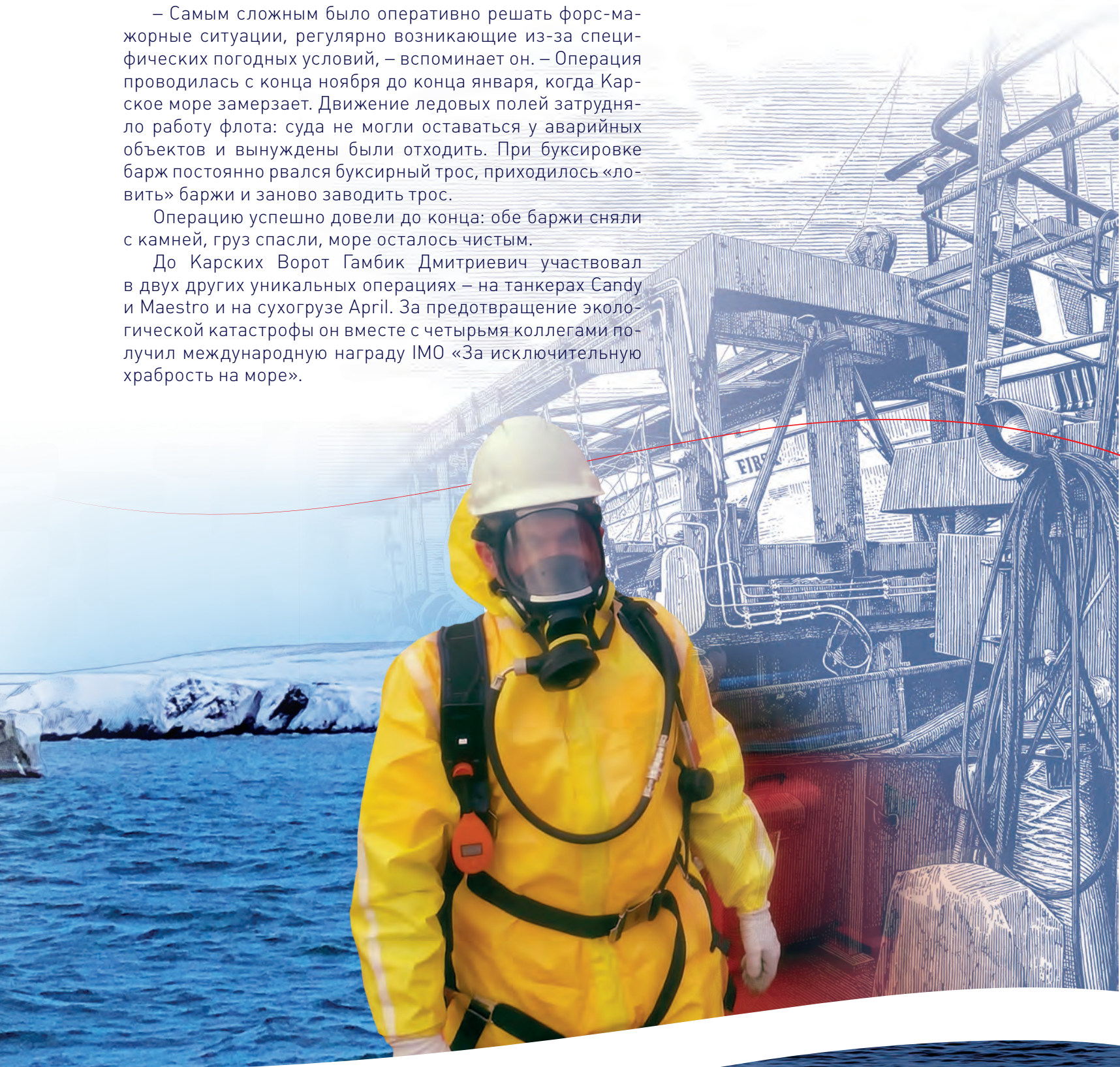
Операция по снятию барж с камней в проливе Карские Ворота была одной из самых трудных. Гамбик Дмитриевич лично руководил ею на месте.



– Самым сложным было оперативно решать форс-мажорные ситуации, регулярно возникающие из-за специфических погодных условий, – вспоминает он. – Операция проводилась с конца ноября до конца января, когда Карское море замерзает. Движение ледовых полей затрудняло работу флота: суда не могли оставаться у аварийных объектов и вынуждены были отходить. При буксировке барж постоянно рвался буксирный трос, приходилось «ловить» баржи и заново заводить трос.

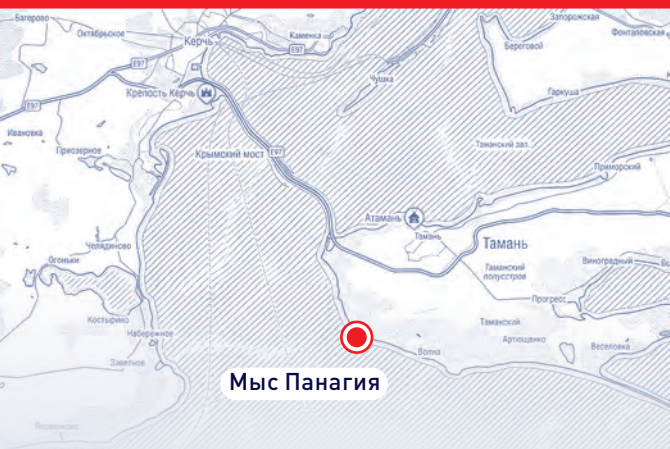
Операцию успешно довели до конца: обе баржи сняли с камней, груз спасли, море осталось чистым.

До Карских Ворот Гамбик Дмитриевич участвовал в двух других уникальных операциях – на танкерах *Candy* и *Maestro* и на сухогрузе *April*. За предотвращение экологической катастрофы он вместе с четырьмя коллегами получил международную награду IMO «За исключительную храбрость на море».



ЛИКВИДАЦИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ КРУШЕНИЯ ТАНКЕРОВ «ВОЛГОНЕФТЬ-212» И «ВОЛГОНЕФТЬ-239»

КРАТКАЯ СВОДКА



Мыс Панагия



**15 ДЕКАБРЯ 2024 ГОДА –
НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ**

ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИИ



КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ



**АЗОВО-
ЧЕРНОМОРСКИЙ,
КАСПИЙСКИЙ,
БАЛТИЙСКИЙ,
СЕВЕРНЫЙ,
САХАЛИНСКИЙ
ФИЛИАЛЫ**

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ – УЧАСТНИК АСР

В акватории Черного моря 15 декабря 2024 года в районе Керченского пролива в условиях шторма потерпели крушение два танкера «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239», что повлекло серьезные долгосрочные экологические последствия. На борту судов находилось около 8000 тонн мазута. Часть груза – около 3100 тонн мазута – вылилась в море, что привело к загрязнению акватории моря и береговой линии в районе города Анапы (Краснодарский край) и на территории южного побережья Республики Крым. Чрезвычайной ситуации 26 декабря 2024 года был присвоен федеральный статус.

Большая часть мазута при охлаждении не всплыла на поверхность, а распространилась в толще воды и частично осела на дно. Первые выбросы на берег были обнаружены в районе Анапы.



Ключевую роль в реагировании сыграли силы и средства ФГБУ «Морспасслужба». В экстремальных погодных условиях спасатели эвакуировали экипажи танкеров. Затем водолазы провели поиск и детальное обследование затонувших фрагментов танкеров на глубине 22–23 метра: определили положение, характер повреждений, замерили остаточные толщины корпусов. После этого загерметизировали все технологические отверстия для предотвращения возможного вторичного загрязнения акватории нефтепродуктами.

С кормовой части «Волгонефть-239», выброшенной на отмель у мыса Панагия, спасатели полностью откачали остаточный мазут из грузовых танков. В процессе последующей разделки и утилизации кормовой части танкера спасатели обеспечивали экологическую безопасность проведения работ.

В связи с задачей по установке защитных коффердамов на затонувшие фрагменты танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239» с целью снижения высоты корпусных конструкций и уменьшения количества выступающих элементов судовых систем и палубного оборудования водолазы провели демонтаж отдельных конструктивных частей. Общая длина среза составила 293,9 метра.



Под руководством Морспасслужбы была организована работа объединенной водолазной группировки по подъему нефтесодержащих отходов с морского дна в прибрежной зоне Анапы и Темрюкского района. Специалисты Азово-Черноморского филиала создали и применили инновационный комплекс для сбора песко-мазутной смеси с использованием эжекторной установки.

При участии Морспасслужбы осуществлялась буксировка коффердамов многофункциональным аварийно-спасательным судном «Спасатель Ильин» к месту нахождения затонувших частей танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239» для последующей их установки.

Сегодня суда Морспасслужбы на постоянной основе ведут комплексный мониторинг акватории Черного моря на предмет загрязнения нефтепродуктами. В районе установки коффердамов над затонувшими частями танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239» организован непрерывный мониторинг и дежурство в строгом соответствии с утвержденным планом оперативного реагирования. Суда Морспасслужбы со специализированным оборудованием на борту находятся в постоянной готовности при необходимости выполнить мероприятия по локализации и ликвидации возможных разливов нефтепродуктов.

Ликвидация последствий этого масштабного происшествия потребовала длительной и напряженной работы, полной самоотдачи всех участников. Вместе с тем главная стратегическая задача выполнена: распространение нефтепродуктов предотвращено, ситуация на акватории находится под постоянным контролем и развивается по прогнозируемому сценарию. Это стало подтверждением высокого профессионализма, слаженности действий и готовности сил Морспасслужбы к выполнению задач любой сложности.





АВАРИЙНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА ТАНКЕРЕ KOALA

КРАТКАЯ СВОДКА



ПОРТ УСТЬ-ЛУГА



**9 ФЕВРАЛЯ –
31 МАРТА 2025 ГОДА**

ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ ОПЕРАЦИИ



ПОРТ УСТЬ-ЛУГА

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ



БАЛТИЙСКИЙ ФИЛИАЛ

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ – УЧАСТНИК АСР

Танкер Koala под флагом Антигуа и Барбуды находился в морском порту Усть-Луга в Ленинградской области. Ночью 9 февраля на него погрузили 130 тысяч тонн мазута. Судно Koala готовилось к отплытию, когда в машинном отделении произошло три мощных взрыва. Экипажу удалось эвакуироваться, однако машинное отделение начало заполняться водой. Ближе к утру судно село на мель кормой. Из-за десятков тысяч тонн нефтепродуктов возникла угроза разлива и масштабного загрязнения акватории Финского залива.





К аварийно-спасательным работам были оперативно привлечены силы и средства Балтийского филиала – многофункциональные аварийно-спасательные суда «Спасатель Карев» и «Балтика», водолазный катер «Водолаз Чебаненко», спасатели, водолазы и специалисты служб обеспечения. Вокруг танкера установили боновые заграждения.

Водолазная группа с рейдового водолазного катера «Водолаз Чебаненко» провела осмотр подводной части танкера и обнаружила три пробоины. Далее команда аварийно-спасательного формирования провела комплекс работ по герметизации судна – установила снаружи пробоин стальные пластыри, осушила топливные отсеки, смонтировала внутри корпуса судна цементные ящики на пробоины, подготовила системы для обеспечения безопасной стоянки и перегрузки мазута с судна на терминал. Все топливо решено было выгрузить. Для сохранения его текучести был организован подогрев паром с нефтяного терминала и от судовых систем, запитанных с берега. Перекачка мазута на берег и другие суда производилась при постоянном контроле остойчивости танкера во избежание его опрокидывания.

К 31 марта танкер был полностью разгружен и поставлен на плав, на следующий день портовые буксиры вывели его от причала порта Усть-Луга на открытую воду для дальнейшей транспортировки к месту ремонта.



ГЛАВА 3

В кадре

МОРСПАССЛУЖБА





**МОРСКАЯ
СПАСАТЕЛЬНАЯ
СЛУЖБА**



Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Карев» (проект MPSV07) и судно специального назначения «Балтийский исследователь» (проект ASL-H924), СПБУ «Арктическая». Перегрузочные работы в Карском море, 2025 год. Автор: Кирилл Сидорин, специалист по телеуправляемым необитаемым подводным аппаратам Балтийского филиала ФГБУ «Морспасслужба»





Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Бахтемир» (проект MPSV12)





Вид из рубки на рабочую палубу судна (проект MPSV07)





Мониторинг ледовой обстановки





Подъем двигателя советского самолета УЛа-11 в ходе учений по разворачиванию ТНПА с борта многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Кавдейкин» (проект MPSV07). Совместные работы ФГБУ «Морспасслужба» и «Газпром добыча шельф Южно-Сахалинск». Залив Анива, 2025 год





Подъем двигателя советского самолета УЛа-11 в ходе учений по разворачиванию ТНПА с борта многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Кавдейкин» (проект MPSV07). Совместные работы ФГБУ «Морспасслужба» и «Газпром добыча шельф Южно-Сахалинск». Залив Анива, 2025 год





Морские противопожарные буксиры-спасатели «Узон» и «Печак» (проект NE025)



Вид на ходовой мостик судна (проект NE025)



Учения с применением пожарной системы судна (проект MPSV07)





Совместные тренировочные учения аварийно-спасательных подразделений Камчатского и Сахалинского филиалов ФГБУ «Морспасслужба» с привлечением многофункционального аварийно-спасательного судна «Калас» (проект MPSV12). Морской порт Петропавловск-Камчатский, март 2022 года





Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Мурман» (проект MPSV06) в ходе мониторинга ледовой обстановки в акватории пролива Британский канал (архипелаг Земля Франца-Иосифа). 2022 год





Снабжение самоподъемной плавучей буровой установки «Невская» транспортно-буксирным судном «Нарвал» (проект UT-722L). Балтийское море, 2025 год. Автор: Петр Нестерович, старший помощник капитана многофункционального аварийно-спасательного судна «Пильтун»





Выполнение подводно-технических работ





Многофункциональное аварийно-спасательное судно
«Спасатель Заборщиков» (проект MPSV07)





Вид на рабочие палубы транспортно-буксирного судна «Отто Шмидт» (проект В-92) и многофункционального аварийно-спасательного судна «Спасатель Кавдейкин» (проект MPSV07).
Автор: Юлия Волкова, начальник отдела кадров Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба»





Аварийно-спасательные работы на судне Xing Yuan (Сьерра-Леоне).
Сахалинский филиал ФГБУ «Морспасслужба». Холмск, декабрь 2021 года.
Автор: Александр Дребносок, и. о. директора Приморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»





Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Ильин» (проект MPSV07) на рейде порта Новороссийск. Черное море, 2025 год.
Автор: Игорь Грубский, электрогазосварщик 6-го разряда Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»





Аварийно-спасательное подразделение





Бассейновое учение по поиску и спасению людей, терпящих бедствие на море.

Рейд порта Корсаков, май 2022 года.

На снимке: многофункциональное аварийно-спасательное судно
«Берингов пролив» (проект MPSV06) и транспортно-буксирное судно «Отто Шмидт» (проект В-92)





Комплексное межведомственное учение спасательных служб.
Аварийно-спасательное судно ледового класса «Узон» (проект NE025)
в акватории порта Петропавловск-Камчатский, октябрь 2025 года





Спасательный катер для доставки аварийной партии





Пересадка спецперсонала с борта транспортно-буксирного судна «Нарвал» (проект UT-722L) на самоподъемную плавучую буровую установку «Невская» на фоне судна специального назначения «Артеми́с Оффшор» (проект УХ3205). Балтийское море, 2025 год. Автор: Петр Нестерович, старший помощник капитана многофункционального аварийно-спасательного судна «Пильтун»





Поисково-спасательные учения морского спасательного подцентра «Южно-Сахалинск» в заливе Анива. Задействовано многофункциональное аварийно-спасательное судно «Калас». Май 2026 года





Тушение пожара на баржебуксирном составе «Евростар-1» и «Ксения». Акватория порта Кавказ, 2–3 ноября 2025 года. Тушение обеспечивал морской буксир-спасатель «Меркурий».
Автор: Павел Мужецкий, моторист 1-го класса морского буксира-спасателя «Меркурий»
Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»





Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Ильин» (проект MPSV07) в ходе работ по буксировке и позиционированию коффердамов у фрагментов танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239». Керченский пролив, 2025 год.
Автор: Иван Журавлев, заместитель директора по флоту Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»





Трубоукладочные работы в рамках реализации проекта «Северный поток – 2».
На снимке (слева направо): судно снабжения «Балтийский исследователь» (проект ASL-H924)
и трубоукладочная баржа «Фортуна»





Подготовка к подводной резке корпусов танкеров «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239».
Керченский пролив, июль 2025 года.
Автор: Александр Ханенко, заместитель директора по производству
Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»



ОГЛАВЛЕНИЕ

О МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЕ	8
ОТ МОРЯ ДО МОРЯ – ОДНА СЛУЖБА	10

ГЛАВА 1. ВЕКТОР МУЖЕСТВА

Центральный аппарат Морспасслужбы	14
Балтийский филиал	22
Десятилетия в строю	26
Хранитель историй	28
Мы там, где вода, мы там, где беда	30
Северный филиал	36
Глубина знания	40
Вперед, несмотря на опасность	42
Испытанные делом	44
Азово-Черноморский филиал	50
Опыт, проверенный временем	56
Спокойствие глубин	58
Мастер своего дела	60
Капитан с большой буквы	62
Тверской филиал	68
Каспийский филиал	72
Человек стальных нервов	76
Решительность Каспия	78
Приморский филиал	84
Координация на берегу – надежность на судне	88
Надежность машинного отделения – в руках старших механиков	90



Сахалинский филиал	96
Грани спасательного дела	100
Сахалинская школа погружений.....	102
Камчатский филиал	108
Готовность помогать.....	112

ГЛАВА 2. НЕ ОСТАНАВЛИВАЯСЬ ПЕРЕД ТРУДНОСТЯМИ

Операция April.....	120
Быть готовым к любым вызовам.....	122
Тушение пожара на танкерах-газовозах Candy и Maestro	124
Пролив Карские Ворота	126
Выдержка, проверенная льдами	128
Ликвидация последствий крушения танкеров	
«Волгонефть-212» и «Волгонефть-239».....	130
Аварийно-восстановительные работы на танкере Koala	134

ГЛАВА 3. В КАДРЕ МОРСПАССЛУЖБА

УДК 355.588
ББК 68.922[2Рос]
М80

Морская спасательная служба. Всегда приходим на помощь. –
М80 Красноярск : Платина, 2026. – 192 с., ил.

Юбилейное издание к 70-летию ФГБУ «Морспасслужба» посвящено истории становления и современному развитию учреждения. В книге представлены сведения о структуре учреждения, его зонах ответственности и знаковых аварийно-спасательных операциях последних лет. Визуальный ряд передает масштаб и сложность выполняемых задач, повседневную деятельность спасательных подразделений. Особое место в книге занимают очерки о сотрудниках Морспасслужбы, чья работа и преданность профессии уже стали частью истории и развития службы. Издание адресовано специалистам отрасли, партнерам учреждения и всем, кто интересуется вопросами обеспечения безопасности на море.

УДК 355.588
ББК 68.922[2Рос]

© ФГБУ «Морспасслужба», 2026
© Оформление. ООО ИПК «Платина», 2026

МОРСКАЯ СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА. ВСЕГДА ПРИХОДИМ НА ПОМОЩЬ

Координатор проекта **Екатерина Ковалева**
Редактор **Андрей Малов**

В книге использован фотоматериал из архива ФГБУ «Морспасслужба».

Дизайн-концепт – **Анастасия Короткая**
Дизайн – **Светлана Ничепорчук, Анастасия Короткая**
Редактор – **Евгения Свитенкова**
Проект-менеджеры – **Дарья Соболев, Татьяна Реутская**
Корректоры – **Алена Семашко, Наталья Кублицкая**
Технический редактор – **Татьяна Сергиенко**
Верстка, цветокоррекция – **Андрей Александров**

Подписано в печать 17.07.2026. Формат 70 x 100 1/8
Гарнитура PlumbС. Печать офсетная. Бумага мелованная. Усл. печ. л. 31,2
Тираж 500 экз. Заказ № 111023

Отпечатано в ООО ИПК «Платина»
660059, г. Красноярск, ул. Академика Вавилова, д. 88а, стр. 1
тел./факс 8 (391) 2-641-641
www.platinaipk.ru