

Ветер перемен

НА РОССИЙСКИХ ВОДНЫХ ДОРОГАХ

Пересмотр устаревшего законодательства, портативные компьютеры в руках инспекторов, налаженная «обратная связь» с судоводителями и даже дистанционное обучение через Интернет – вот лишь несколько наиболее важных моментов, характеризующих перемены в деятельности Государственной инспекции по маломерным судам инспекции за последнее время. С ее новым руководителем Вадимом Серегиним беседует редактор общего отдела «Кия» Артем Лисочкин.



– В должности начальника Управления ГИМС МЧС РФ вы уже больше года, но с подробным интервью мы до сих пор предпочитали не спешить...

– И правильно делали. Не буду скрывать, что в ГИМС человек я все-таки новый, хотя с обстановкой на российских водных путях знаком не понаслышке – в инспекцию пришел с должности начальника отряда «Центроспас», да и вообще вопросами спасения на воде и под водой занимаюсь с начала 90-х. После утверждения соответствующих документов мне потребовалось достаточно продолжительное время, чтобы вникнуть в ситуацию и определить круг первоочередных задач. Кстати, неоценимую помощь в этом деле оказал мой предшественник Владимир Васильевич Антонов, который хоть и перешел на более высокую должность – теперь он заместитель директора Департамента территориальной политики МЧС – но по-прежнему продолжает живо интересоваться ситуацией в инспекции и всегда готов помочь и словом, и делом. Огромное ему за это спасибо.

– Как бы вы оценили «хозяйство», доставшееся вам после вступления в должность?

– «Хозяйство» в целом крепкое. Хочу напомнить, что в июне будущего года ГИМС исполнится 25 лет (при «рождении» инспекция входила в структуру Минжилкомхоза РСФСР, а в ведение МЧС она передана в 2004 г.). Система вполне сложившаяся, и, несмотря на все изменения и перемены ведомственной принадлежности, те люди, которые в ней работали и работают на сегодняшний день – в подавляющем большинстве профессионалы. Некоторая сложность была разве что в том, что с переходом ГИМС в систему МЧС, тоже давно сложившуюся и сформировавшуюся, кто-то по каким-либо причинам не смог в ней ужиться. Но я не сказал бы, что отток кадров был большим, так что на нашей деятельности это практически не сказалось.

– Сохраняются ли темпы роста подведомственного вам маломерного флота?

– Да, численность маломерных судов, поднадзорных ГИМС, по-прежнему быстро увеличивается – за предыдущий год в целом по стране она выросла на 8.9% (до 1 143 080 корпусов), а в наиболее «активных» Центральном и Северо-Западных регионах – на 15%

и 12.4% соответственно. Кстати, в последнем – наибольшее число зарегистрированных в ГИМС судов, что вполне объяснимо, учитывая как развитую систему акваторий, так и общий уровень материального положения населения. Численности инспекторов пока что хватает – справляемся, но в скором времени наверняка придется думать о расширении штата.

– Как обстояли и обстоят дела с техническим обеспечением, без которого деятельность инспекции немислима?

– За последние два-три года на покупку лодок, моторов и прочей техники выделяются очень большие средства, несоизмеримые с теми, что ГИМС мог потратить на свое техническое оснащение лет пять-десять тому назад. На сегодняшний день «технический парк» инспекции позволяет оптимально решать поставленные задачи. Небольшой недокомплект пока есть, но, что самое главное – средства выделяются регулярно, так что в будущее можно смотреть с оптимизмом. В 2007 г. стал выше процент обеспеченности топливом – это, конечно, довольно «дорогое удовольствие», особенно если учесть, что расход бензина на катере или мо-

толодке гораздо выше, чем у того же патрульного автомобиля ГИБДД, но с сухим баком за безопасность на воде особо не поборешься, и в нашем ведомстве это хорошо понимают.

Кстати, техническое оснащение ГИМС – это не только катера, лодки и моторы. Современная жизнь уже немыслима без высоких технологий, так что заявки на массовое приобретение средств связи и компьютеров тоже удивления не вызывают. Так что в общем и целом на финансирование грех жаловаться, хотя, сами понимаете, всегда хочется большего.

– Столкнулись ли вы на новой работе с какими-либо серьезными сложностями?

– Естественно, сложности обнаружились – но в основном не «хозяйственного» порядка. Главная «стратегическая» проблема, сразу представшая передо мной во всей красе в качестве основного тормоза деятельности ГИМС, далеко не нова и давно уже намозолила глаза не только моим коллегам, но, уверен, и вам, и вашим читателям. Речь идет о безнадежно устаревшем законодательстве, регулирующем вопросы, связанные с маломерным флотом. Многие его положения совершенно не отвечают современным реалиям и изобилуют юридическими «лазейками», которые вольно или невольно вынуждены использовать даже вполне законопослушные граждане – не говоря уже о том, что имеющиеся разночтения порой напрямую оказывают отрицательное влияние на безопасность на воде.

– Да, эта тема не раз обсуждалась на страницах «КиЯ». Самый, пожалуй, животрепещущий вопрос из этой области – это sacramентальное ограничение в 75 л.с. для подведомственных ГИМС катеров со стационарными двигателями на внутренних водных путях (ВВП) при абсолютно нелогичном в данном случае отсутствии ограничения на мощность подвесных моторов.

– Тогда вам прекрасно известно, откуда «ноги растут». В советские времена, когда разрабатывались эти нормативы, частное лицо могло приобрести либо компактную мотолодку максимум с парой 30-сильных «Вихрей», либо катер с мотором от «Волги» или «Москвича», так что превысить установленное ограничение мощности

нельзя было по определению. Сейчас в нашей стране не проблема купить даже 300-сильный подвесник – и запросто зарегистрировать его в ГИМС. Владельцев же катеров со стационарными двигателями, жалующихся на «дискриминацию», вполне можно по-человечески понять, поскольку ситуация и впрямь выглядит абсолютно нелогичной: при тех же размерах корпуса, что и у соседа по стоянке, и даже куда более скромной мощности двигателя по сравнению с подвесником, в регистрации ГИМС на внутренних водных путях им отказывают.

Да, определение самого понятия «маломерное судно» применительно к современным реалиям – это одна из основополагающих задач при пересмотре устаревшего законодательства, которой мы уделили первостепенное внимание. Но при тщательном рассмотрении подобных «дыр» в нормативных документах оказалось гораздо больше.

В течение прошлого года ГИМС МЧС совместно с Министерством транспорта подготовлены изменения в ряд законодательных актов, которые сейчас находятся на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации. Достаточно объемная работа проведена как юристами, так и специалистами в отдельных областях, имеющих отношение к движению по воде. Во многом учтен положительный зарубежный опыт, ведь наши судовладельцы все чаще ходят за границу – как минимум в Европу, а иностранцы, надеюсь, тоже будут приходить к нам, если будет принят соответствующий закон. Никакой конкретики дать пока не могу, поскольку до утверждения правительством все это лишь проекты. Как только решение будет принято, обещаю, что читатели «КиЯ» сразу об этом узнают.

– Это хорошая новость. От лица наших читателей – водномоторников и яхтсменов – выражаем надежду, что наряду с положительными изменениями в данных проектах не предусмотрено дополнительное «закручивание гаек».

– Не сочтите за излишний пафос, но наш основной принцип – не люди для нас, а мы для людей. Инспектор ГИМС ни в коем случае не должен быть неким «пугалом» – это в первую очередь помощник для тех, кто находится на воде, реально отвечающий за их безопас-

ность. Основной целью вносимых изменений является исключение разночтений и двойных толкований – чтобы люди не обходили возникающие из-за них препятствия посредством оставленных «лазеек», а решали свои вопросы строго по закону. Наведение порядка не всегда означает ужесточение требований.

Тем более что на воде встречаются не одни только ангелы, да и движение с каждым годом становится все более интенсивным. От функций по контролю за исполнением правил и наказанию нарушителей нас никто не избавлял.

К примеру, вы ведь вряд ли сочтете особым «закручиванием гаек» требование при выходе на воду иметь при себе удостоверение на управление маломерным судном? Соответствующее дополнение в Административный кодекс уже прошло практически все согласования и будет внесено в него уже в нынешнем году.

– А что, можно было управлять мотолодкой или катером без «прав»?

– Вообще-то нельзя, но отговорки вроде «оставил дома, на берегу и т.п.» вполне проходили. Пришлось нам эту ситуацию исправлять. Теперь требование будет то же, что и на дороге: сел за руль – держи «права» при себе.

– Сколько времени, по вашим прикидкам, займет окончательное принятие новых законов? В нашей стране это обычно довольно долгий процесс...

– Сроки нам поставлены очень жесткие. Головное ведомство в этом деле – Минтранс, с которым мы работаем в тесном контакте и имеем полное взаимопонимание. Я не думаю, что ждать придется долго.

– И все-таки: в пределах предстоящей навигации?

– Если и не навигации, то, скорее всего, в пределах этого года. С какими-то законодательными актами дело, может, немного затянется, но определиться с понятием маломерного судна мы должны уже в этом году.

– Понимаю, конечно, что до официального утверждения обсуждать эту тему рано, но хотя бы намекните, по каким критериям предлагается определять маломерное судно.

– Да, еще раз подчеркну, что пока это лишь проект: главным критерием должна стать длина судна по корпусу – не более 20 м. Мощность двигателей –

как подвесных, так и стационарных – при этом не ограничивается.

– *А как насчет пассажировместимости, которая на сегодняшний день составляет для маломерного судна не более 12 чел.?*

– Само понятие «пассажировместимость» мы предлагаем исключить. Объясню, почему. Дело в том, что бывали случаи, когда в ГИМС пытались регистрировать суда, рассчитанные и на 30 чел., уверяя, что пассажиров всего лишь двенадцать – остальные, мол, это экипаж. Возможность таких лукавых трактовок нас не устраивает. Вместо пассажировместимости должно ограничиваться общее количество людей на борту. Так, кстати, принято и за рубежом. Максимальное их количество, как и раньше, 12 чел.

– *Из собственного опыта могу сказать, что 20-метровая лодка – это уже серьезно, навыки управления здесь нужны иные, нежели при управлении компактной моторкой. Не планируется ли в связи с этим пересмотреть категории в судоводительских удостоверениях?*

– Я думаю, что это неизбежно, но пока говорить об этом рано. Как только будет принят основной документ, тогда и начнем разрабатывать соответствующие дополнения. Кстати, новое понятие маломерного судна влечет за собой много других изменений – это пересмотр и ККВТ (Кодекса внутреннего водного транспорта), и правил плавания...

– *То, что проект ликвидирует несправедливость по отношению к владельцам судов со стационарными моторами, а также учитывает «укрупнение» российского малоого флота – это хорошо. А не планируется ли «обратный» процесс – исключение из числа подлежащих обязательной регистрации самых мелких судов, в том числе и моторных? Например, с моторами до 10 л.с.? Во многих зарубежных странах такое правило есть, отсюда и популярность подвесных моторов «некруглой» мощности 9.9 л.с.*

– Кое-что в этом направлении уже сделано. В соответствии с приказом министра, зарегистрированным в Минюсте, с июня прошлого года мы не проводим ежегодное техническое освидетельствование гребных и безмоторных надувных лодок, а также байдарок,

принадлежащих физическим лицам и используемых во внутренних водах. То есть пока мы их регистрируем, но ежегодный техосмотр уже не требуется. Напомню также, что такие суда грузоподъемностью соответственно до 100, 225 и 150 кг вообще не подлежат регистрации. Кстати, ни для кого не секрет, как заводы-изготовители надувнушек помогают своим потребителям избежать регистрации «одним росчерком пера» – просто указывают в техпаспорте грузоподъемность, скажем, 223 кг.

Что же касается самых маленьких мотолодок – естественно, будем смотреть. Нужно лучше изучить ситуацию. Не исключено, что наряду с возможным разрешением не регистрировать лодки с моторами, мощность которых меньше какой-то определенной величины (сейчас не готов даже примерно сказать, какой именно – 10, 5 или 2 л.с.), придется вводить для них дополнительные ограничения по району плавания.

Главное, чтобы из-за бесконтрольности не пострадала безопасность, поддержание которой является основной нашей задачей. Да, на первый взгляд, маленькая лодочка с мало-мощным моторчиком действительно более безопасна, но вода остается водой, и даже крошечная надувнушка может создать аварийную ситуацию, в ходе которой пострадает более крупное судно.

– *Но пока у нас действуют старые правила, и есть очень важный вопрос, интересующий многих наших читателей. Обсуждали мы его и с вашим предшественником В.В. Антоновым. Как известно, на морских путях (МП), в отличие от ВВП, катера со стационарными двигателями можно регистрировать в ГИМС независимо от их мощности – ограничивается лишь пассажировместимость (12 чел.). Государственные инспекции по маломерным судам приморских городов вправе регистрировать прогулочные суда с мощными «стационарами», но в последнее время наши читатели часто жалуются, что местные инспекции России – скажем, на Волге – обязывают регистрировать суда только по месту жительства с соответствующими ограничениями для судовладельцев. Это новая директива центрального руко-*

водства или превышение полномочий областными инспекциями?

– Согласно действующим правилам, судно можно регистрировать как по месту жительства (прописки) его владельца, так и по месту базирования судна.

– *То есть место базирования можно указать какое угодно?*

– Указать-то можно, но не забывайте, что при регистрации судно нужно предъявить для осмотра. Просто сказать, что «пароход» стоит там-то, зарегистрируйте – это уже нарушение, и за этим мы следим очень строго.

– *А может ли судовладелец сразу после такой регистрации перегнать лодку с моря обратно на реку?*

– В принципе, может, но с него же можно и спросить, на каком основании он передвигается во внутренним водным путям? Вот мы сейчас оба улыбаемся и прекрасно понимаем, что в нашем законодательстве есть множество лазеек, которые создают проблемы и владельцам судов, и нашим госинспекторам. Поэтому-то наша главная задаче все эти лазейки исключить. Закон есть закон, и разночтений в нем быть не должно.

– *Чтобы покончить с регистрационными делами... Какие у вас отношения с Государственной речной судоходной инспекцией, которая вправе регистрировать крупные катера на внутренних водных путях?*

– Я считаю, что отношения у нас рабочие, правильные отношения. Тем более что ГРСИ относится к Минтрансу, совместно с которым МЧС готовило изменения в соответствующее законодательство. За год моей работы не было проблем, которые мы с нашими коллегами из ГРСИ не сумели бы конструктивно решить.

– *Припомним и Спортсудорегистр, давно уже не существующий. Некогда это тоже была альтернатива для регистрации мощных катеров, но в первую очередь проблема волнует парусников...*

– Да, на сегодняшний день спортивные парусные суда на внутренних водных путях нам не поднадзорны и подлежат регистрации все в той же ГРСИ. Пожалуй, это действительно не совсем логично. Здесь тоже намечаются изменения в законодательстве. Не хотел бы сейчас об этом говорить, дабы не

вносить раздрай в умы ваших читателей – как только появится что-то более-менее конкретное, обязательно об этом сообщу.

– Кстати, о разночтениях. Судя по редакционной почте и общению на нашем Интернет-форуме, читателей журнала немало удивляет тот факт, что в разных регионах сотрудниками ГИМС предъявляются разные требования по одним и тем же пунктам – прежде всего к обязательному снабжению судов. Чем можно объяснить подобные «межрегиональные различия»?

– Никаких межрегиональных различий нет и быть не может, тем более относительно обязательного снабжения. От региона к региону могут различаться лишь правила плавания, что обусловлено местной спецификой. Что же касается таких вопросов, как регистрация судов, технический надзор, деятельность инспекторов – все это едино по всей стране. Есть соответствующие приказы и постановления, которые можно найти на сайте МЧС, в открытом доступе.

Госпошлина за сдачу экзамена и получение удостоверения тоже установлена законодательством и во всех регионах одна и та же, хотя плата за само обучение действительно может быть разной в зависимости от той или иной школы – мы их лишь учитываем, проверяем их деятельность, проводим добровольную аккредитацию.

Если вы считаете, что ваши права каким-то образом нарушены – обращайтесь либо в ГИМС своего субъекта Федерации, либо к нам в Москву по телефону, обычной и электронной почте. Номер «горячей линии» Управления ГИМС МЧС РФ – (495) 449-9864. Все такие обращения мы внимательно рассматриваем, в установленные сроки даем официальный ответ и при необходимости принимаем меры. Не скрываю, что иногда наши сотрудники действительно превышают свои полномочия, и с каждым таким случаем мы разбираемся отдельно.

– Как вы относитесь к мздоимцам в своих рядах? Решить проблему при помощи взятки предлагают у нас не только на дорогах, но и на воде...

– Мы не хотим уподобляться тем структурам, которые... мягко говоря, не слишком-то популярны. И у нас не так много случаев коррупции, хотя не



Если ввести в любую поисковую систему Интернета сочетание «ГИМС МЧС», ссылка на страничку инспекции неизменно окажется во главе результатов поиска. Перечень опубликованных здесь официальных документов регулярно расширяется

стану отрицать – она есть. Задача руководством министерства поставлена четко: в случае выявления таких фактов (которые мы не скрываем, и скрывать не будем), немедленно принимать самые жесткие меры. В системе МЧС есть комиссия по антикоррупционной деятельности, которая и разбирается с подобными случаями.

Специфика жизни на воде такова, что информация о нечистых на руку людях разносится очень быстро. Водномоторников по сравнению с автомобилистами несоизмеримо меньше, и они не столь «мобильны» – на какой-то акватории, как правило, все друг друга знают. Еще раз готов во всеуслышание повторить со страниц журнала: если будут случаи правонарушений, всегда обращайтесь либо к руководству ГИМС своего города или области, либо к нам.

А чтобы закрыть тему, хотел бы напомнить, что взяточничество – это не только когда берут, но и когда дают...

– Согласен. А что касается системы «обратной связи», то прогресс действительно налицо. По крайней мере, еще лет пять тому назад обнаружить «координаты» центральной ГИМС в Интернете было попросту невозможно, теперь же ссылка на страничку www.mchs.gov.ru/127 сразу появляется в первой строке любой «поисковки» – достаточно набрать «ГИМС МЧС». Вы не планируете расширить присутствие инспекции во «всемирной паутине» – например, открыть виртуальные курсы подготовки судоводителей, как это делается за рубежом?

– А они уже есть – только не на нашем сайте. Кстати, за рубежом такие Интернет-школы тоже открываются не контролирующими государственными организациями, а частными фирмами или общественными объединениями – государство лишь осуществляет соответствующий надзор. Мы пошли примерно по такому же пути. Не считите за рекламу, но могу рекомендовать систему дистанционной подготовки судоводителей «Сторм», разработанную при непосредственном участии ГИМС. Она работает уже с прошлого года. Вы можете через Интернет пройти обучение (причем с персональным инструктором), получить соответствующее свидетельство и прийти с ним в свою инспекцию – единственно, для получения удостоверения судоводителя придется сдать практическую часть. Для многих занятых людей, которым трудно выкроить время для посещения «жи-

вотных курсов» – это отличный вариант. Мы не планируем расширять присутствие инспекции во «всемирной паутине» – например, открыть виртуальные курсы подготовки судоводителей, как это делается за рубежом?

вых» курсов, думается, это хороший выход из положения.

– Раз уж речь зашла о компьютерах, не могу не вспомнить об общероссийской базе данных ГИМС, тестирование которой началось еще при вашем предшественнике. Заработала ли она в полную силу? наших читателей наверняка волнует в первую очередь такая ее функция, как возможность отследить судьбу украденных лодок и моторов – наподобие того, как это делает при помощи своей базы данных ГИБДД.

– Автоматизированная информационная система АИС ГИМС – база данных на судовладельцев и судоводителей – на сегодняшний день существует уже в каждом регионе и представляет собой действительно всероссийскую закрытую сеть инспекции. Заполняемость ее по зарегистрированным судам составляет порядка 86–89% в зависимости от субъекта Федерации, и в нынешнем году планируем перейти от опытной эксплуатации к нормальному режиму работы. Да, если лодку или мотор, украденные в каком-то регионе, пытаются продать в другом, это можно «пробить» – примерно так, как это делается в ГИБДД.

И, что самое главное – для всех госинспекторов, работающих на воде, закуплены карманные персональные компьютеры со специальным программным обеспечением по поиску судов и судовладельцев. Любой инспектор сможет оперативно посмотреть базу данных своего региона, которая загружена в «наладонник», а также при необходимости связаться посредством мобильного телефона с удаленным сервером и получить информацию из других городов и областей. Никаких изменений в базу данных внести «с воды» нельзя – эта функция доступна только специальным операторам. Кроме того, в эти портативные компьютеры будут загружены карты соответствующих акваторий.

Помимо сбора и переработки информации о судах и судоводителях, функции АИС будут расширены. Поскольку на нас возложены также обязанности надзора и контроля за пляжами, базами, стоянками, наплавными мостами и ледовыми переправами, в перспективе вся подобная информация тоже войдет туда. И плюс еще контрольно-наблюдательное дело, которое

ведут инспекторы – все будет автоматизировано. Естественно, и я смогу получить любую информацию, не выходя из кабинета. Уже сейчас можно прямо с этого компьютера посмотреть, что зарегистрировано в Вологде, что в Архангельске, что во Владивостоке...

– Да, связь развивается семимильными шагами, и тот же мобильник есть у каждого. Было бы кому звонить... Какой номер набирать в случае происшествия на воде, чтобы вызвать помощь? Кто реагирует?

– Набирать нужно телефон службы спасения, а реагируют, естественно, службы МЧС. Единым по всей стране вскоре станет номер «112» – есть соответствующее указание президента. Пока что этот номер работает только на мобильной связи; со стационарного телефона на сегодняшний день следует набирать «01».

– Приходилось слышать, что с ГИМС функции по спасению на воде были в свое время сняты...

– Нет, это не так. Конечно, в каждом субъекте федерации есть соответствующие спасательные службы, но и с ГИМС задачи по спасению никто не снимал. Кстати, нередко именно наши сотрудники первыми приходят на помощь, а в случае происшествий на воде – тем более. Буквально за неделю до нашей встречи такое произошло у побережья Сахалина, где от берега оторвало льдину с 750 рыбаками. Первыми появились на месте бедствия и сразу приступили к работе именно наши инспекторы.

– Как вы знаете, у нас в России порой не знают меры. Касается это и мощности подвесных моторов. Бывает, что отечественные судостроители намеренно идут на поводу у части потребителей, указывая в технических данных заведомо завышенные данные максимальной разрешенной мощности. Способствует этому и устаревшая система сертификации, согласно которой испытания проводятся исключительно в «статике». Что вы думаете по этому поводу?

– Согласен, что по зарубежному образцу пора вводить «динамику» – обязательные ходовые испытания на размеченной буйками трассе, пересматривать ГОСТы, но сертификацией серийных судов или их производства ГИМС не занимается. Как говорится,

«не наша вахта». Инспекция проводит лишь первичные и ежегодные технические освидетельствования судов, в том числе самодельных.

– Флот, растущий быстрыми темпами, не всегда эксплуатируется там, где есть коммерческое судоходство и, соответственно, судовая обстановка на водоемах. Планирует ли ГИМС обустроить такие «водные дороги» и, если да, то в каких регионах в первую очередь?

– Такого в наших задачах тоже нет – это прерогатива Минтранса. Местные жители обычно хорошо знают «дикие» уголки своей акватории – равно как и наши сотрудники, работающие на воде. Собираясь посетить незнакомый водоем, обратитесь в местную ГИМС. Инспектор, знающий обстановку, всегда предупредит новичка об участках с недостаточными глубинами и прочими опасностями. Это нормальные человеческие взаимоотношения, и именно к ним мы и стремимся.

– Какие советы по общению с инспекторами ГИМС на воде вы дали бы читателям «КиЯ»?

– Госинспектор, остановив судно, должен представиться и предъявить документы. Он должен быть в форме, а на форме иметь жетон «Инспектор ГИМС» с его персональным номером. Он находится на службе и должен выполнять все правила, которые четко прописаны в соответствующих документах. Не воспринимайте его как врага – он работает на вашу безопасность, и если вы что-то нарушили, будьте готовы держать ответ. Если же вы уверены, что он не прав, всегда можно решить вопрос, обратившись в вышестоящий орган.

И вообще: давайте будем взаимно вежливы, давайте соблюдать правила не только плавания, но и хорошего тона. Безопасность на воде от этого тоже зависит.

– К сожалению, в данной беседе просто физически не охватить всех вопросов, накопившихся как у редакции, так и у читателей. Уверен, что это далеко не последняя публикация, ради которой мы встречаемся...

– Всегда готов ответить со страниц «КиЯ» на любые вопросы, входящие в компетенцию Государственной инспекции по маломерным судам. Более того – я и мои коллеги в этом напрямую заинтересованы.

СПРАВКА Управления ГИМС МЧС Российской Федерации

Изменения численности маломерного флота за 2 года по Российской Федерации

Наименование классов судов	Состояло на учете		% изменения
	в 2006 г.	в 2007 г.	
Всего судов	1 049 941	1 143 085	+8,9
Моторных прогулочных судов для мореплавания	3 734	4 952	+32,6
Катеров	37 856	58 945	+55,7
Моторных лодок	656 529	693 058	+5,6
Гидроциклов	8 637	9 754	+12,9
Гребных	333 491	364 340	+9,3
Парусных	2 750	3 138	+14,1
Несамостоятельных	6 044	8 898	+28,1

Изменение общей численности маломерных судов по регионам

Регионы	Состояло на учете		% изменения
	в 2006 г.	в 2007 г.	
Центральный	124 242	142 870	+15,0
Северо-Западный	224 059	251 725	+12,4
Южный	143 382	155 532	+8,5
Приволжско-Уральский	298 018	318 508	+6,9
Сибирский	114 077	127 348	+11,6
Дальневосточный	114 719	125 953	+9,8
Гор. Москва	31 444	21 149	-32,7
Итого	1 049 941	1 143 085	+8,9

Происшествия с маломерными судами в 2006 и 2007 гг.

Виды происшествий	Кол-во случаев		Число погибших
		%	
2006 г.			
Опрокидывание	90	40,4	88
Столкновение	22	9,9	22
Затопление	30	13,4	30
Удар (навал)	25	11,2	25
Падение людей за борт	33	14,8	32
Прочие	23	10,3	22
Всего:	223	100	219
2007 г.			
Опрокидывание	38	29,7	35
Столкновение	28	21,9	26
Затопление	22	17,1	20
Удар (навал)	12	9,4	11
Падение людей за борт	12	9,4	11
Прочие	16	12,5	15
Всего:	128	100	118

Интерколор Дизайн



FAVORITE

Длина 5,2 м
Ширина 2,0 м
Двигатель:
50-115 л/с
Цена: 190 000 р.

Длина 5,0 м
Ширина 2,2 м
Двигатель:
50-115 л/с
Цена: 190 000 р.

SAND MARTIN



TRIUMPH

Длина 6,0 м
Ширина 2,2 м
Двигатель:
90-140 л/с
Цена: 310 000 р.

Длина 9,0 м
Ширина 3,2 м
Двигатели:
2x200 л/с
Цена: 1 000 000 р.

PHOENIX



КРЕДИТ

г. Тольятти, с.р. Борковка, ул. Октябрьская, 40
тел. (8482) 71 49 44, 39 02 02, 39 11 11
www/i-color.ru, e-mail: info@i-color.ru

КРУПНЕЙШИЙ В ПОВОЛЖЬЕ ВОДНО-МОТОРНЫЙ ЦЕНТР



АЗИМУТ
КАТЕРА · ЯХТЫ · МОТОРЫ

1500 м²
СВОБОДНОГО ВЫБОРА

Россия 443106 г. Самара, ул. Стара-Загора, 285
тел.: +7(846) 958 89 25, 958 05 63, факс +7(846) 930 84 93
e-mail: katera@azimut-tc.ru, www.azimut-tc.ru