

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Росстата
от 29 декабря 2017 г. № 887

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО СТАТИСТИКЕ ТРАНСПОРТА

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящих методологических положениях систематизированы материалы, используемые органами государственной статистики и другими субъектами официального статистического учета при проведении федерального статистического наблюдения и формировании официальной статистической информации за деятельностью транспорта в соответствии с Федеральным планом статистических работ, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 № 671-р.

Они являются актуализированной версией Методологических положений по статистике транспорта, опубликованных в первом издании Госкомстата России «Методологические положения по статистике», вып. 1, (М., 1996), и учитывают изменения, внесенные в нормативные правовые акты, регулирующие деятельность транспорта, изменения, связанные с введением в статистическую практику с 1 января 2017 года Общероссийского классификатора видов экономической деятельности ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2), а также термины и определения, содержащиеся в Глоссарии по статистике транспорта (четвертое издание на русском языке размещено на сайте ЕК ООН).

По мере совершенствования информационной базы, получения дополнительных источников статистической информации, изменения системы отчетности и первичного учета подходы к формированию показателей перевозочной деятельности отдельных видов транспорта могут быть изменены.

Методологические положения предназначены для территориальных органов государственной статистики.

Все использованные в настоящих методологических положениях определения приводятся исключительно для целей официального статистического учета при проведении федерального статистического наблюдения и формировании официальной статистической информации за деятельностью транспорта.

1. ТРАНСПОРТ

Статистика транспорта - отрасль статистики, которая изучает явления и процессы, происходящие на транспорте.

Система показателей статистики транспорта с группировкой по экономическим, территориальным, техническим и технологическим признакам является основой изучения транспортной системы страны. По отраслевому признаку делится на статистику отдельных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, городского электрического, дорожного хозяйства, трубопроводного, морского, внутреннего водного, воздушного; по тематическому - на статистику перевозок грузов, пассажиров, статистику количества транспортных средств, их характеристик и использования, путей сообщения, статистику безопасности движения, статистику труда, статистику материальных ресурсов, статистику финансовых результатов, статистику инвестиций.

Основной метод наблюдения – сбор текущей и годовой статистической отчетности на сплошной основе, в ряде случаев - переписи и специальные обследования как сплошные, так и выборочные. При изучении наиболее массового вида транспорта - автомобильного, где получило развитие малое предпринимательство, в соответствии с Федеральным законом от 24.07.2007 № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» используется выборочный метод наблюдения.

В соответствии с Федеральным планом статистических работ¹, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 671-р, субъектами официального статистического учета², осуществляющими формирование и предоставление пользователям официальной статистической информации, являются Росстат, МВД России, Росавиация, Росавтодор, Росморречфлот, Ространснадзор.

Объекты статистического наблюдения на транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

¹ В соответствии с ч.5,6 ст.5 Федерального закона от 29.11.2007 № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» (далее – Закон о статистике) официальный статистический учет осуществляется в соответствии с федеральным планом статистических работ, который разрабатывается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти совместно с субъектами официального статистического учета и утверждается Правительством Российской Федерации. Федеральный план статистических работ содержит перечни субъектов официального статистического учета и выполняемых ими работ по формированию официальной статистической информации с указанием периодичности выполнения каждой работы, уровня агрегирования официальной статистической информации (по Российской Федерации в целом, по субъектам Российской Федерации, по муниципальным образованиям), группировки этой информации согласно классификационным признакам и сроков ее предоставления пользователям официальной статистической информацией или распространения.

² Здесь и далее, в соответствии со ст.2 Закона о статистике субъектами официального статистического учета являются федеральные органы государственной власти, иные федеральные государственные органы, Центральный банк Российской Федерации (Банк России), осуществляющие формирование официальной статистической информации в установленной сфере деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ - транспорт, удовлетворяющий потребности всех отраслей экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещающий различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляющий общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе (за плату) пассажиров (включая граждан, пользующихся правом бесплатного проезда на общественном транспорте) или грузов.

Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица. Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, публикуется в установленном порядке. Договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором¹.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ (объем перевозок грузов) - количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, сообщений, роду грузов, направлениям перевозок. Начальный момент процесса перевозок грузов отражается показателем «отправлено (отправление) грузов», конечный момент - показателем «прибыло (прибытие) грузов». По всем видам транспорта общего пользования, кроме автомобильного, объем перевезенных грузов показывается по моменту отправления. На автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия.

Для отдельных организаций транспорта для характеристики всего объема работы применяется показатель "перевезено (перевозка) грузов", который определяется как сумма отправленных грузов и принятых грузов от других организаций транспорта для перевозки. Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки.

ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА - объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах (милях). Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов и другим признакам.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ - число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Учитывается по видам транспорта, видам сообщений и другим признакам. Единицей наблюдения в статистике перевозок пассажиров является пассажиропоездка. Момент учета отправленных пассажиров определяется на отдельных видах транспорта неодинаково: или по моменту приобретения билета (на железнодорожном, автомобильном, городском электрическом транспорте), или по моменту

¹ В соответствии со ст. 789 Федерального закона от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)».

отправления транспортного средства (на водном и воздушном транспорте). Момент прибытия в статистике перевозок пассажиров на практике, за исключением воздушного транспорта, не используется.

Данные по перевозке пассажиров приводятся с учетом пассажиров, пользующихся правом бесплатного и льготного проезда.

ПАССАЖИРООБОРОТ ТРАНСПОРТА - объем работы транспорта по перевозкам пассажиров. Единицей измерения является пассажиро-километр, т.е. перемещение пассажира на расстояние в 1 км. Определяется суммированием произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки; вычисляется отдельно по видам транспорта, сообщения и другим признакам.

Перевозки грузов, грузооборот, перевозки пассажиров, пассажирооборот транспорта включают данные как по организациям, для которых эта деятельность является основной (по предприятиям транспорта), так и по организациям других видов деятельности.

ВИД СООБЩЕНИЯ - признак, представляющий характер участия подразделения транспортной сети в перевозках. Перевозки делятся на городские, пригородные, междугородные (дальние, местные, транзитные) и международные (заграничные).

Единицы измерения перевозок позволяют измерить массы перевозимых грузов и пассажиров и расстояния перевозок. Общую массу перевозимых грузов измеряют в тоннах, а для отдельных отправок грузов и в килограммах. Масса перекачиваемого по газопроводу газа измеряется в куб.м с последующим пересчетом в тонны с использованием коэффициента 0,8, исходя из физических параметров газа.

Общую массу перевозимых пассажиров измеряют числом перевезенных лиц (пассажиров), а на воздушном транспорте и в единицах веса, когда вес пассажира с багажом принимается равным 90 кг.

Расстояние перевозки отдельной партии груза или пассажира измеряется в километрах, а на морском транспорте в милях (1 миля = 1,852 км). Общий объем перемещения грузов измеряется в тонно-километрах (на морском транспорте – в тонно-милях), для чего вес партии груза умножается на расстояние перевозки.

КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОВ - группировка перевозимой продукции по признакам, отражающим как особенности ее производства (происхождение, степень завершенности обработки, назначение), так и особенности перевозки (вид подвижного состава, объемность, громоздкость и т.п.). Служит целям изучения транспортно-экономических связей, установления тарифов и организации перевозок на отдельных видах транспорта. Оформляется в виде систематизированного перечня грузов, называемого номенклатурой.

ДАЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ - расстояние перевозки (транспортировки) объекта в километрах (на морском транспорте в милях) от пункта отправления в пункт назначения по сети путей сообщения определенного вида транспорта.

Средняя дальность перевозки грузов - расстояние, на которое перевозится в среднем одна тонна грузов. Определяется как средняя из расстояний перевозки отправок грузов с учетом их веса делением грузооборота в тонно-километрах на объем перевозок в тоннах в целом по виду транспорта, отдельным родам грузов и видам сообщения.

Средняя дальность перевозки пассажиров - расстояние, на которое перевозится в среднем один пассажир. Определяется как средняя из расстояний отдельных пассажиропоездов делением пассажирооборота в пассажиро - километрах на количество перевезенных пассажиров в целом по виду транспорта и по видам сообщения.

ТРАНСПОРТНАЯ ПОДВИЖНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ – количество пассажиро-километров, приходящееся на 1 жителя в год. Определяется в целом по Российской Федерации делением величины пассажирооборота на среднегодовую численность населения.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ СЕТИ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - суммарная протяженность в километрах участков путей транспортного сообщения. Определяется на дату путем суммирования длин отдельных участков, образующих сеть.

ПЛОТНОСТЬ СЕТИ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ - протяженность путей сообщения в километрах, приходящаяся на единицу площади территории (обычно 1000 км²) страны или региона.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ - комплекс условий, затрагивающих деятельность органов государственной власти и органов местного самоуправления, предприятий, учреждений и граждан, направленных на бесперебойное функционирование транспорта и недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также на снижение последствий возможных аварий.

Состояние безопасности движения характеризуется показателями количества транспортных происшествий, в них погибших и раненых человек.

2. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

2.1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Основными объектами статистического наблюдения на железнодорожном транспорте общего пользования являются перевозки пассажиров и грузов, подвижной состав, путь и путевое хозяйство, аварийность.

Единицей статистического наблюдения на железнодорожном транспорте общего пользования являются юридические лица – владельцы инфраструктуры общего пользования.

Субъектами официального статистического учета являются Росстат и Ространснадзор.

Метод наблюдения – сбор статистической отчетности, основанный на сплошном статистическом наблюдении по формам:

ежемесячной отчетности - об отправлении пассажиров, пассажирообороте, погрузке грузов, тарифном грузообороте, аварийности;

годовой отчетности - о протяженности железнодорожных путей, о рабочем парке подвижного состава и его использовании, отправлении грузов и пассажиров по субъектам Российской Федерации.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится в целом по Российской Федерации, годовые данные о перевозках грузов, пассажиров, протяженности железнодорожных путей также разрабатываются по субъектам Российской Федерации.

Объекты статистического наблюдения на железнодорожном транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования – масса грузов в тоннах, принятых к перевозке по инфраструктуре владельца. Величина показателя исчисляется как сумма массы груза всех отправок, принятых в отчетном периоде к перевозке по территории Российской Федерации непосредственно от грузоотправителей, с других видов транспорта и от иностранных железных дорог для продолжения перевозки.

Погрузка грузов – объем грузовой работы в вагонах (тоннах), погруженных всеми станциями железных дорог за определенный период времени.

Грузооборот - объем выполненной работы при перевозке грузов с учетом расстояния их перевозки. Определяется по моменту прибытия груза, как сумма произведений массы каждой отправки в тоннах на расстояние перевозки, измеряется в тонно-километрах.

Перевозки пассажиров учитываются в пригородном сообщении и дальнем следовании.

К перевозкам в **пригородном сообщении** относятся перевозки пассажиров поездами соответствующей нумерации, состоящими из вагонов для сидения, следующих на расстояние не более 200 км. Пригородным считают участок обращения пригородных поездов соответствующей нумерации.

Перевозки пассажиров в пределах пригородной зоны двух смежных дорог относят к перевозкам в пригородном сообщении каждой из этих дорог, а не к прямому сообщению.

К перевозкам в **дальнем следовании** относятся перевозки в **местном** сообщении (перевозки пассажиров, совершаемые в пределах одной железной дороги) и **прямом сообщении** (перевозки пассажиров, совершаемые в пределах двух дорог и более по единому билету).

К перевозкам в **международном сообщении** с участием железнодорожного транспорта относятся перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории Российской Федерации, в результате которых пассажиры, пересекают границы между Российской Федерацией и иностранными государствами.

Отправление пассажиров железнодорожным транспортом – объем выполненной работы по перевозкам пассажиров. Определяется по числу проездных документов, проданных и выданных бесплатно (лицам, пользующимся правом бесплатного проезда) в данном отчетном периоде с учетом приходящихся на этот период пассажиропоездов, совершенных по групповым билетам, абонементным и другим документам.

Пассажирооборот характеризует объем выполненной работы с учётом расстояний, на которые были перевезены пассажиры, измеряется в пассажиро-километрах.

Инвентарное наличие тягового подвижного состава определяется по месту их приписки (железной дороге, дирекции) отдельно по локомотивам (электровозы, тепловозы, паровозы, газопоршневые тепловозы, газотурбовозы) - в конструктивных единицах измерения, а моторвагонный подвижной состав (электропоезда, дизельпоезда, автомотрисы, рельсовые автобусы) - в секциях.

Наличие грузовых вагонов – количество грузовых вагонов 8-значной нумерации всех категорий и форм собственности, зарегистрированных в автоматизированном банке данных парка грузовых вагонов, находящихся:

- на инфраструктурах железнодорожного транспорта общего пользования, включая примыкающие к ним пути необщего пользования;
- на вновь строящихся железнодорожных линиях общего пользования;
- за границей «в третьих странах» по примыкающим к инфраструктурам общего пользования стыковым пунктам.

Учет наличия грузовых вагонов производится в целом, а также с распределением по выделенным родам: крытые, платформы, полувагоны, цистерны, рефрижераторы, прочие (цементовозы, зерновозы, минераловозы, фитинговые платформы).

Рабочий парк грузовых вагонов – исправные груженные и порожние грузовые вагоны всех форм собственности, которые используются для перевозки грузов и находятся на железнодорожных путях общего и необщего пользования, за исключением вагонов, находящихся за границей в «третьих» странах, на территории государств – участников Содружества, на новостройках, в запасе, частных и арендованных вагонов, находящихся на путях необщего пользования и не имеющих права выхода на пути общего пользования (в среднем в сутки).

Наличие пассажирских вагонов – количество пассажирских вагонов всех категорий и форм собственности, зарегистрированных в автоматизированном банке данных вагонов пассажирского парка.

Учет парка пассажирских вагонов ведется с подразделением по видам перевозок:

для перевозок пассажиров и ручной клади, для перевозки почты, для перевозки багажа и грузобагажа, прочие (рестораны, электростанции, служебно-технические и т.п.). В зависимости от оборудования вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, делятся на мягкие, купейные жесткие, некупейные жесткие, межобластные с местами для сидения.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования – протяженность в километрах железнодорожных линий общего пользования России, измеряемая по оси главного пути, а на многопутных линиях – кратчайшего главного пути между осями отдельных пунктов (станций, разъездов, обгонных пунктов), ограничивающих эту линию.

Развернутая длина главных путей - суммарная протяженность главных путей, включая съезды между ними и двухпутные вставки. Выделяется протяженность бесстыкового пути, пути с термически упрочненными рельсами и на железобетонных шпалах.

Тонно-километры нетто в пассажирском, грузовом и хозяйственном видах движения и маневровой работе – определяются как сумма произведений массы нетто каждого поезда на пройденное расстояние.

Тонно-километры брутто в грузовом движении, включая грузовые и передаточные поезда в одиночном следовании локомотивов грузового движения - как произведение массы брутто каждого поезда (без веса действующего локомотива) на пройденное расстояние.

Рабочий парк локомотивов в грузовом движении – локомотивы выполняющие работу (поездную, маневровую и прочую) с локомотивными бригадами на железнодорожных путях общего пользования, включая работу локомотивов других железнодорожных администраций и иных организаций (при заездах).

Аварийность на железнодорожном транспорте характеризуется количеством аварий и крушений поездов, числом погибших и пострадавших в них людей из числа пассажиров и работников железнодорожного транспорта, а также количеством поврежденного подвижного состава до степени исключения из инвентаря либо, для восстановления которого требуется проведение капитального ремонта.

Под **крушениями поездов**¹ следует понимать столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, с транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне или железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях (за исключением случаев гибели людей, не являющихся работниками железнодорожного транспорта и (или) пассажирами, вследствие столкновения железнодорожного подвижного состава с транспортным средством), в результате которых:

- 1) погиб один и более человек;
- 2) причинен тяжкий вред здоровью пяти и более человек;
- 3) возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало десять и более человек;

¹ В соответствии с пунктом 3 приказа Минтранса России от 18.12.2014 № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» (зарегистрирован Минюстом России 26.02.2015 № 36209).

4) поврежден железнодорожный подвижной состав до степени исключения из инвентаря;

5) нарушены условия жизнедеятельности 100 и более человек.

Под **авариями**¹ следует понимать столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне или железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях (за исключением несчастных случаев, расследование и учет которых осуществляется в соответствии со статьей 227 Трудового кодекса Российской Федерации), в результате которых:

1) причинен тяжкий вред здоровью менее пяти человек;

2) возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало менее десяти человек;

3) нарушены условия жизнедеятельности менее 100 человек;

4) поврежден железнодорожный подвижной состав и для восстановления его исправного состояния требуется проведение капитального ремонта.

Погибшими считаются лица из числа пассажиров и работников железнодорожного транспорта, скончавшиеся на месте транспортного происшествия на железнодорожном транспорте или умершие от последствий такого.

2.2. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Объектами статистического наблюдения на железнодорожном транспорте необщего пользования являются перевозки грузов, подвижной состав и железнодорожные подъездные пути.

Единицей статистического наблюдения являются юридические лица (кроме микропредприятий), имеющие на своем балансе локомотивы, вагоны, железнодорожные подъездные пути и (или) осуществляющие перевозки по этим путям.

Субъектом официального статистического учета является Росстат.

Методом статистического наблюдения на железнодорожном транспорте необщего пользования является сбор годовой статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится в целом по Российской Федерации.

Объекты статистического наблюдения на железнодорожном транспорте необщего пользования характеризуются следующими основными показателями (понятиями).

¹ В соответствии с пунктом 3 приказа Минтранса России от 18.12.2014 (ред. от 29.07.2016) № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта».

Объем перевозок грузов включает грузы, перевезенные по подъездным путям промышленных и других предприятий и организаций, и является суммой грузов, принятых с железных дорог общего пользования и переданных на эти железные дороги, а также грузов, перевезенных по подъездным путям в пределах этих предприятий и организаций без выхода на сеть общего пользования.

Грузооборот определяется как сумма произведений веса каждой партии (отправки) перевозимого груза в тоннах на фактическое расстояние ее перевозки в километрах по подъездному пути.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей необщего пользования - протяженность в километрах подъездных путей промышленных, строительных и других предприятий, измеряемая по оси пути между конечными его пунктами.

Объем погрузочно-разгрузочных работ - количество погруженных в вагоны и выгруженных из них грузов собственными силами и собственными или арендуемыми средствами предприятий. Из общих объемов работ выделяется количество груза, погруженного и выгруженного комплексно-механизированным способом (с применением машин и механизмов).

3. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Объектом статистического наблюдения на автомобильном транспорте являются перевозки грузов и пассажиров; подвижной состав; дорожно-транспортные происшествия.

Единицей статистического наблюдения являются юридические лица и индивидуальные предприниматели (включая субъекты малого предпринимательства) всех видов экономической деятельности, осуществляющие перевозки грузов на коммерческой основе и для собственных целей (исключая технологические перевозки) и перевозки пассажиров на коммерческой основе.

Субъектами официального статистического учета являются Росстат и МВД России.

Методом статистического наблюдения является сбор текущей и годовой отчетности, основанный на сплошном и выборочном наблюдении.

Сплошное наблюдение:

ежемесячная отчетность – о перевозках грузов и грузообороте (юридические лица (кроме субъектов малого предпринимательства), средняя численность работников которых превышает 15 человек, включая работающих по совместительству и договорам гражданско-правового характера), перевозках пассажиров и пассажирообороте по регулярным маршрутам (юридические лица и индивидуальные предприниматели (включая субъекты малого предпринимательства) всех видов экономической деятельности), дорожно-транспортных происшествиях;

ежеквартальная отчетность - о перевозках грузов и грузообороте (юридические лица (кроме субъектов малого предпринимательства), средняя численность работников которых не превышает 15 человек, включая

работающих по совместительству и договорам гражданско-правового характера);

годовая отчетность:

- юридические лица (кроме микропредприятий) - о перевозках грузов, грузообороте, перевозках пассажиров, пассажирообороте, количестве, характеристиках и использовании подвижного состава;

- юридические лица и индивидуальные предприниматели (включая субъекты малого предпринимательства) всех видов экономической деятельности – о количестве и характеристиках подвижного состава (автобусов).

Выборочное наблюдение:

выборочное обследование индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки грузов на коммерческой основе;

выборочное обследование деятельности малого предприятия в сфере автомобильного транспорта;

выборочное обследование деятельности микропредприятий.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации)

производится по следующим уровням и классификационным признакам:

перевозки грузов и грузооборот

по всем типам хозяйствующих субъектов - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам;

кроме того по юридическим лицам (кроме микропредприятий) – по районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, Арктической зоне Российской Федерации;

перевозки пассажиров и пассажирооборот

по всем типам хозяйствующих субъектов - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам;

кроме того по юридическим лицам (кроме микропредприятий) – по видам сообщения, районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, Арктической зоне Российской Федерации;

наличие, характеристика и использование подвижного состава

по всем типам хозяйствующих субъектов - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам;

кроме того по юридическим лицам (кроме микропредприятий) – по районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, Арктической зоне Российской Федерации;

дорожно-транспортные происшествия - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам, местам совершения, причинам.

Объекты статистического наблюдения на автомобильном транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Перевозки грузов – количество грузов в тоннах, перевезенных автомобильным транспортом.

Включают суммарные объемы, выполненные по дорогам общего пользования грузоперевозящими автомобилями (грузовыми, пикапами и

фургонами на шасси легковых автомобилей) и автоприцепами: собственными, арендованными и используемыми (приобретенными) на условиях лизинга. Учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия.

Грузооборот характеризует перевозку груза с учетом расстояния перевозки в километрах, выражается в тонно-километрах и определяется умножением веса перевезенного груза (включая груз, перевезенный на автоприцепах) за каждую езду на расстояние ездки с последующим суммированием произведений по всем езdkам.

Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта включают объемы юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (включая субъекты малого предпринимательства) всех видов экономической деятельности, охваченных статистическим наблюдением, а также оценку объемов, не наблюдаемых прямыми статистическими методами, полученную по результатам дорасчета.

Обследование деятельности индивидуальных предпринимателей и малых предприятий осуществляется по соответствующим специализированным формам федерального статистического наблюдения.

Выборочная совокупность индивидуальных предпринимателей формируется из числа предпринимателей, основным видом деятельности которых является осуществление перевозок грузов автомобильным транспортом. Обследование проводится в течение года в скользящем режиме. Доля отбора за каждый квартал составляет 25%. Каждый предприниматель в течение года обследуется один раз и предоставляет сведения за отчетную неделю. В целях обеспечения более полного охвата выборочной совокупности обследование проводится с привлечением внештатных интервьюеров.

Выборочная совокупность малых предприятий формируется из числа организаций всех видов экономической деятельности (кроме микропредприятий), выполняющих грузовые перевозки автомобильным транспортом на коммерческой основе. Рекомендуемая доля отбора составляет 25%. Предприятия обследуются ежеквартально в течение отчетного года. Сведения предоставляются за отчетный квартал.

Результаты вышеназванных обследований разрабатываются ежеквартально. Формирование сводных данных осуществляется методом прямого пересчета путем распространения полученных по результатам обследования данных на базовую совокупность объектов наблюдения. Данные, полученные от нетипичных индивидуальных предпринимателей и малых предприятий, учитываются без распространения на базовую совокупность объектов наблюдения. К нетипичным относятся хозяйствующие субъекты, у которых показатели находятся за пределами, определенными экспертным путем максимального и минимального пороговых значений.

Базовые совокупности индивидуальных предпринимателей и малых предприятий уточняются, в частности, по результатам сплошного

наблюдения за деятельностью субъектов малого и среднего предпринимательства.

Коммерческие перевозки микропредприятий наблюдаются в рамках ежегодного обследования основных показателей экономической деятельности микропредприятий по соответствующей унифицированной форме федерального статистического наблюдения. Осуществление грузовых перевозок автомобильным транспортом не является критерием отбора при формировании базовой и выборочной совокупностей микропредприятий. Сводные итоги перевозочной деятельности по выборочной совокупности не являются репрезентативными, в связи с чем распространение данных на базовую совокупность не производится. Средние показатели, определенные для выборочной совокупности, используются при выполнении дорасчета показателей, характеризующих перевозочную деятельность грузовых автомобилей, не наблюдаемую прямыми статистическими методами.

Дорасчет показателей, характеризующих перевозочную деятельность грузовых автомобилей, на объёмы, не наблюдаемые прямыми статистическими методами, выполняется с использованием данных МВД России об общем количестве зарегистрированных в стране грузовых автомобилей юридических лиц и рассчитываемых по данным форм федерального статистического наблюдения коэффициента использования автомобилей в работе и еженедельной выработки одного автомобиля.

Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта включают объёмы, выполненные как на коммерческой основе, так и для собственных производственных целей.

К перевозкам грузов для собственных производственных целей по дорогам общего пользования относятся перевозки некоммерческих грузов, т.е. принадлежащих отчитывающейся организации товаров и нетоварных ценностей, используемых в производстве или для обеспечения функционирования производства (например: завоз на территорию организации сырья и материалов, топлива, тары, запчастей, мебели, вычислительной техники, канцтоваров, продуктов для столовой и т.п., а также вывоз за территорию организации по дорогам общего пользования продукции в собственную торговую организацию или собственный склад, расположенный на другой территории; белья в прачечную (в больницах, детских учреждениях и т.п.); отходов производства, металлолома, вторсырья и прочего).

Не учитываются перевозки:

- нетоварного характера (например: очистка территории от бытового мусора, снега);
- почты и периодической печати;
- технологические перевозки грузов, осуществляемые без выезда на дороги общего пользования (в пределах территории отчитывающейся организации);
- внутрихозяйственные, внутризаводские, внутриобъектные, внутрикарьерные, внутрипостроечные перевозки;
- перевозки грузов на автомобилях, сданных в аренду;

- при использовании автомобилей на обслуживании линий связи и электропередач, трубопроводов, на научно-исследовательских, геолого-разведочных и других работах, носящих нетранспортный характер.

Учет перевозок грузов и грузооборота на автомобильном транспорте осуществляется по видам сообщения (городское и пригородное, междугородное, международное) и видам грузов.

Распределение перевозок по видам сообщения производится следующим образом¹:

- перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов;

- перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до 50 км включительно между границами этих населенных пунктов;

- перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние более 50 км между границами этих населенных пунктов;

- перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

Из общего объема перевозок в международном сообщении выделяются перевозки между Российской Федерацией и странами Евразийского экономического союза.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот автобусов включают суммарные объемы, выполненные эксплуатационными автобусами по маршрутам регулярных перевозок (включая пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда) и автобусами, работающими по заказам, во всех видах сообщения.

Маршрут регулярных перевозок² - предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям пути следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

Перевозка пассажиров и багажа по заказу осуществляется транспортным средством, предоставленным на основании договора фрахтования, заключенного в письменной форме³. Маршрут перевозки пассажиров и багажа по заказу определяется договором фрахтования, если иное не установлено законом⁴.

¹ В соответствии со ст.4 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее - Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта).

² В соответствии со ст.2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

³ В соответствии со ст.27 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

⁴ В соответствии со ст.28 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

К перевозкам пассажиров по заказам относятся перевозки туристско-экскурсионными автобусами, специальные автобусные перевозки (например: школьные, вахтовые, доставка работников на коммерческой основе на производственные объекты, удаленные от общих линий городского пассажирского транспорта, в отдаленные районы сельской местности).

В целях статистического учета перевозки и пассажирооборот автобусов, работающих по заказам подразделяются на:

- перевозки и пассажирооборот автобусов, работающих по заказам (без туристско-экскурсионного обслуживания);
- перевозки и пассажирооборот автобусов, работающих на туристско-экскурсионных маршрутах.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот, выполненные автобусами, учитываются по видам сообщения: в городском, пригородном, междугородном, международном, в том числе между Российской Федерацией и странами Евразийского экономического союза.

Распределение пассажирских перевозок по видам сообщения соответствует грузовых перевозкам.

Перевозки пассажиров по регулярным маршрутам включают пассажиров с платным проездом (в том числе пассажиров льготных категорий) и пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда.

Число пассажиров с платным проездом в городском и пригородном сообщениях по регулярным маршрутам определяется следующим образом:

– при продаже отдельным гражданам по установленному тарифу разовых билетов (талонов), в том числе социальных разовых проездных билетов (талонов), на одну поездку в автобусе с кондуктором или без кондуктора число перевезенных пассажиров принимается равным количеству проданных разовых билетов (талонов); если существует порядок продажи на одну поездку нескольких разовых проездных билетов в зависимости от дальности поездки (по сумме стоимости поездки), то число перевезенных пассажиров определяется путем деления пассажирооборота на среднюю дальность перевозки пассажиров на данном маршруте;

– при применении автоматизированной системы контроля проезда (АСКП) по магнитным билетам или бесконтактным смарт-картам число перевезенных пассажиров определяется по данным этой системы;

– при продаже отдельным гражданам и организациям по установленному тарифу проездных билетов долговременного пользования, в том числе социальных проездных билетов (кроме единых месячных социальных проездных билетов (ЕСПБ)), число перевезенных пассажиров за месяц определяется умножением количества проданных билетов на количество поездок в месяц, которое устанавливается органами местного самоуправления на основании результатов проведенных натурных обследований или на определенное экспертно количество поездок.

Эти объемы учитываются ежемесячно в течение всего периода действия билета, если его продолжительность рассчитана более чем на один месяц (например, квартал или год).

При продаже гражданам ЕСПБ, дающих право проезда на всех городских и пригородных маршрутах, количество поездок в месяц устанавливается органами местного самоуправления на основании результатов проведенных натурных обследований или принимается равным 50 (суммарно в городском и пригородном сообщениях). Распределение объемов перевозок по видам сообщения (городское и пригородное) производится пропорционально выполненной работе на линии.

Граждане, имеющие право на меры социальной поддержки, купившие социальные проездные билеты за наличные средства (независимо от их стоимости), относятся к платным пассажирам. В число платных пассажиров не включаются граждане, пользующиеся правом бесплатного проезда, получившие социальные проездные билеты бесплатно, а также совершающие поездки на основании документа, подтверждающего наличие льготы.

Число лиц с правом бесплатного проезда на городских и пригородных маршрутах устанавливается на основании сведений о количестве выданных документов (организациями, осуществляющими выдачу документов на бесплатный проезд (например, органами местного самоуправления, городскими военными комиссариатами, местными органами социальной защиты)), дающих право бесплатного проезда отдельным категориям граждан.

Число перевезенных пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда, определяется на основании периодически проводимых натурных обследований пассажиропотоков. При отсутствии данных натурных обследований число перевезенных пассажиров определяется из расчета 30 поездок в месяц на каждом виде транспорта для всех категорий лиц, пользующихся правом бесплатного проезда.

В междугородном и международном сообщении число пассажиров, перевезенных автобусами по маршрутам регулярных перевозок, определяется по количеству проданных билетов.

Число пассажиров, перевезенных заказными автобусами в городском и пригородном сообщении (без туристско-экскурсионного обслуживания), определяется делением расчетного пассажирооборота (произведение общего пробега автобусов на их среднюю вместимость и на коэффициенты использования пробега и вместимости; произведение этих двух коэффициентов принимается равным 0,65) на среднее расстояние поездки пассажира в пригородном сообщении. При отсутствии перевозок в пригородном сообщении для расчета берется расстояние, равное 15 километрам.

Число пассажиров, перевезенных заказными автобусами в междугородном и международном сообщении, а также туристско-экскурсионными автобусами во всех видах сообщения, принимается равным числу пассажиров, указанному в путевом листе автобуса. Объектом учета числа пассажиров на туристско-экскурсионных маршрутах является каждая поездка одного пассажира между начальным и конечным пунктами маршрута, зафиксированными в проездном билете (путевке).

Пассажиروоборот автобусов определяется суммированием произведений числа перевезенных пассажиров на расстояние поездки в километрах.

Перевозки пассажиров и пассажируоборот, выполненные легковыми такси, определяются расчетным путем.

Пассажируоборот легковых такси рассчитывается как произведение их платного пробега на коэффициент, равный 2 (соответствует среднему числу пассажиров, перевозимых за одну поездку, определенному экспертным путем).

Число пассажиров, перевезенных легковыми такси, определяется делением полученного пассажируоборота на среднее расстояние поездки одного пассажира в автобусе по регулярным маршрутам в городском и пригородном сообщении. При отсутствии перевозок в городском и пригородном сообщении для расчета берется расстояние, равное 15 километрам.

Для характеристики *уровня жизни населения в сельской местности* используются показатели **«число сельских населенных пунктов, обслуживаемых автобусами»** и **«число автобусных маршрутов регулярного сообщения в сельской местности»**.

Сельский населенный пункт, находящийся на расстоянии менее трех километров от автобусной остановки, относится к пункту, обслуживаемому автобусами.

К сельским автобусным маршрутам относятся маршруты, связывающие:

сельские населенные пункты между собой, с районным центром, являющимся селом, городом или поселком городского типа, станциями железных дорог, аэропортами, пристанями;

два районных центра, один из которых является селом;

специальные маршруты по доставке учащихся из сельских населенных пунктов в школы и обратно.

Парк автомобильного транспорта включает дорожные механические транспортные средства всех типов, марок, моделей и их модификаций.

Дорожное механическое транспортное средство¹ – транспортное средство, оборудованное двигателем, который является единственным средством для приведения его в движение, и обычно используемое для перевозки пассажиров или грузов или для буксировки на дорогах транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров или грузов (далее – автотранспортное средство).

Механические транспортные средства, передвигающиеся по рельсам, а также механические транспортные средства, соединенные с электрическими проводами и не передвигающиеся по рельсам, в составе автотранспортных средств не учитываются.

Учет автотранспортных средств юридических и физических лиц (включая индивидуальных предпринимателей) всех видов экономической

¹ В соответствии с п.В.П.А-06 Глоссария по статистике транспорта (четвертое издание на русском языке размещено на сайте ЕК ООН) (далее - Глоссария по статистике транспорта).

деятельности, принадлежащих им на правах собственности, осуществляется по данным регистрации в территориальных отделениях МВД России.

Учет автотранспортных средств юридических лиц (кроме микропредприятий) всех видов экономической деятельности, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров, принадлежащих им на правах собственности и (или) на правах хозяйственного ведения, оперативного управления или безвозмездного пользования, арендованных и приобретенных по договору лизинга, осуществляется Росстатом.

Автотранспортные средства учитываются по количеству, категориям, конструкции кузова, конструкции двигателя, экологическим классам с распределением по назначению и возрастным группам.

По назначению выделяются следующие автотранспортные средства: пассажирские, грузовые и специального назначения.

Пассажирское автотранспортное средство¹ - дорожное механическое транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или более человек.

Грузовое автотранспортное средство² - любое одиночное дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов (грузовой автомобиль), или любое другое сочлененное дорожное транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов (например, грузовой автомобиль с прицепом (прицепами) или дорожное транспортное средство-тягач с полуприцепом и прицепом или без прицепа).

Автотранспортное средство специального назначения³ - дорожное транспортное средство, предназначенное для целей иных, чем перевозка пассажиров или грузов.

В составе пассажирских автотранспортных средств статистическому учету подлежат легковые автомобили и автобусы.

Легковой автомобиль⁴ – дорожное механическое транспортное средство, иное, чем мотоцикл, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не более девяти сидячих мест (включая место водителя).

Легковое такси⁵ - аттестованный пассажирский автомобиль, предназначенный для проката с водителем для передвижения без заранее установленного маршрута (далее – легковое такси).

Автобус⁶ - пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее более девяти сидячих мест (включая место водителя).

Легковые автомобили относятся к категории транспортных средств М₁, автобусы – к категориям М₂ и М₃⁷.

¹ В соответствии с п.В.П.А-08 Глоссария по статистике транспорта.

² В соответствии с п.В.П.А-25 Глоссария по статистике транспорта.

³ В соответствии с п.В.П.А-34 Глоссария по статистике транспорта.

⁴ В соответствии с п.В.П.А-11 Глоссария по статистике транспорта.

⁵ В соответствии с п.В.П.А-12 Глоссария по статистике транспорта.

⁶ В соответствии с п.В.П.А-14 Глоссария по статистике транспорта.

⁷ Согласно ГОСТ Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определение», принят и введен в действие постановлением Госстандарта России от 7 мая 2003 г. № 139-ст.

Транспортное средство категории «М₁» - транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров, имеющее, помимо места водителя, не более 8 мест для сидения.

Транспортное средство категории «М₂» - транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров, имеющее, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которого не превышает 5 тонн.

Транспортное средство категории «М₃» - транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров, имеющее, помимо места водителя, более 8 мест для сидения, максимальная масса которого превышает 5 тонн.

Из общего числа автобусов выделяют автобусы, оборудованные для перевозки маломобильных групп населения.

К маломобильным группам населения отнесены: инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, беременные женщины, люди преклонного возраста, люди с детскими колясками и т.п.¹

Под транспортом для маломобильных групп населения следует понимать низкопольные транспортные средства, а также транспортные средства, оснащенные устройствами для перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями.

Общая пассажировместимость автобусов определяется путем умножения количества автобусов по типам на их вместимость в соответствии с техническим паспортом из расчета 5 человек на 1 кв. метр свободной площади пола плюс места для сидения и суммирования полученных произведений.

Пассажировместимость по числу мест для сидения определяется суммированием произведений, полученных от умножения списочного количества автобусов каждой марки на их вместимость по числу мест для сидения, не считая места водителя.

В составе грузовых автотранспортных средств учитываются грузовые автомобили, седельные (дорожные) тягачи, пикапы и легковые фургоны, прицепы, полуприцепы.

Грузовой автомобиль² - дорожное механическое транспортное средство на жесткой раме, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

Седельный тягач³ - дорожное механическое транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки других дорожных транспортных средств, которые не имеют механического привода (в основном полуприцепы).

Прицеп⁴ - грузовое дорожное транспортное средство, предназначенное для буксировки дорожным механическим транспортным средством.

¹ В соответствии с Приложением Б свода правил «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001», утвержденного приказом Минрегиона России от 27.12.2011 № 605.

² В соответствии с п.В.П.А-26 Глоссария по статистике транспорта.

³ В соответствии с п.В.П.А-27 Глоссария по статистике транспорта.

⁴ В соответствии с п.В.П.А-29 Глоссария по статистике транспорта.

Полуприцеп¹ - грузовое дорожное транспортное средство без передней оси, сконструированное таким образом, чтобы часть этого транспортного средства и значительная часть веса находящегося на нем груза опирались на дорожный тягач.

В целях статистического учета в составе грузовых автомобилей учитываются:

грузовые автомобили общего назначения (имеющие в качестве грузонесущей емкости открытые бортовые или безбортовые платформы);

специализированные грузовые автомобили, конструкция грузонесущих емкостей которых предназначена для перевозки грузов определенных видов (самосвалы для перевозки сыпучих строительных и сельскохозяйственных грузов; фургоны для перевозки продовольственных, промышленных товаров, хлебобулочных изделий, мебели и других грузов; фургоны с изотермическими кузовами и рефрижераторы для перевозки скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии; цистерны для перевозки нефтепродуктов, химически активных жидкостей, технической и питьевой воды, молока и других жидких грузов, автобетоносмесители, авторастворовозы, цементовозы и прочие; автомобили для перевозки строительных конструкций (панелей, ферм, блоков и др.); лесовозы, трубовозы, плетевозы, контейнеровозы, бензовозы и другие);

седельные тягачи.

Пикапы и легковые фургоны (малотоннажные грузовые и грузопассажирские автомобили с кузовом, сконструированным на шасси легковых автомобилей) в составе грузовых автомобилей не учитываются.

По конструкции кузова выделяются бортовые автомобили, самосвалы, грузовые фургоны, рефрижераторы, цистерны, лесовозы.

Грузовые автомобили относятся к транспортным средствам категорий N_1 , N_2 и N_3 ².

Транспортное средство категории N_1 - транспортные средства, предназначенные для перевозок грузов, имеющие максимальную массу не более 3,5 тонн.

Транспортное средство категории N_2 - транспортные средства, предназначенные для перевозок грузов, имеющие максимальную массу свыше 3,5 тонн, но не более 12 тонн.

Транспортное средство категории N_3 - транспортные средства, предназначенные для перевозок грузов, имеющие максимальную массу более 12 тонн.

В зависимости от конструкции двигателя грузовые автомобили и автобусы распределяются на имеющие возможность использования вида топлива (бензин, дизтопливо, природный газ, прочие виды топлива) и электродвигателей.

Грузоподъемность автомобилей - количество тонн груза, которое может быть загружено в транспортное средство согласно его конструкции

¹ В соответствии с п.В.П.А-31 Глоссария по статистике транспорта.

² Согласно ГОСТ Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определение», принят и введен в действие постановлением Госстандарта России от 7 мая 2003 г. № 139-ст.

или по плану эксплуатации. На автомобильном транспорте грузоподъемность является заводской характеристикой автомобиля, прицепа.

Общая грузоподъемность автомобилей определяется суммированием произведений, полученных от умножения списочного числа грузовых автомобилей каждой марки на их грузоподъемность по паспорту завода-изготовителя.

К показателям использования грузовых автотранспортных средств относятся, в частности, коэффициент технической готовности, коэффициент использования парка и коэффициент использования пробега:

- *коэффициент технической готовности* определяется делением технически исправных транспортных средств на списочное количество транспортных средств, имеющих в хозяйстве.

- *коэффициент использования парка* определяется как отношение автомобиле-дней пребывания транспортных средств в работе к автомобиле-дням пребывания их в хозяйстве.

- *коэффициент использования пробега* определяется делением пробега транспортных средств с грузом на их общий пробег.

Из общего количества грузовых автомобилей, автобусов и легковых такси выделяются транспортные средства, оснащенные аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС (ГЛОНАСС/GPS) (аппаратурой (устройством, системой), принимающей радиосигналы глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, с целью определения местоположения (координат, составляющих векторов скорости движения и времени) транспортного средства).

Аварийность на автомобильном транспорте характеризуется показателями количества дорожно-транспортных происшествий, погибших и раненых в них человек.

Дорожно-транспортное происшествие¹ - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения, либо причинен иной материальный ущерб.

Погибший² - лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия, либо умершее в течение 30 последующих суток после ДТП.

Раненый¹ - лицо, получившее в месте дорожно-транспортного происшествия телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток, либо необходимость амбулаторного лечения.

В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

Дорожно-транспортные происшествия учитываются по следующим основным признакам:

¹ В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 № 647 "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий".

² В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 № 647 (в ред. от 19.11.2008 № 859).

видам (столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, пешехода, препятствие, велосипедиста, падение пассажира);

местам совершения (в населенных пунктах, на автомобильных дорогах общего пользования, частных автомобильных дорогах, платных автомобильных дорогах, автомобильных дорогах необщего пользования, на железнодорожных переездах и в других местах);

причинам, основными из которых являются: нарушение Правил дорожного движения (в том числе водителями транспортных средств), техническая неисправность транспортных средств и неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети;

категориям пострадавших (водителям, велосипедистам, пассажирам, пешеходам);

участникам происшествий (в том числе с участием пешеходов и детей в возрасте до 16 лет);

времени совершения (дням недели, времени суток).

4. ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Объектами статистического наблюдения по дорожному хозяйству являются автомобильные дороги, искусственные дорожные сооружения на них; сооружения и оборудование, повышающие безопасность дорожного движения; объекты автогазозаправочной инфраструктуры; ремонт автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений на них, затраты на их содержание и ремонт; сельские населенные пункты, имеющие автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом.

Единицами статистического наблюдения являются владельцы (балансодержатели) автомобильных дорог (в части автомобильных дорог федерального значения – федеральные казенные учреждения, подведомственные Федеральному дорожному агентству, Государственная компания «Российские автомобильные дороги»; в части автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения - органы управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации; в части автомобильных дорог местного значения - органы местного самоуправления муниципальных образований¹; в части автомобильных дорог необщего пользования - органы местного самоуправления муниципальных образований¹, юридические лица).

Субъектами официального статистического наблюдения являются Росавтодор и Росстат.

Методом статистического наблюдения является сбор статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении по формам:

¹ Имеющие автомобильные дороги в собственности на основе вещного права (например, на балансе муниципального образования, в хозяйственном ведении, в оперативном управлении, в казне муниципального образования).

годовой - о протяженности автомобильных дорог, количестве и протяженности искусственных дорожных сооружений на них, количестве сооружений и оборудования, повышающих безопасность дорожного движения, количестве объектов автогазозаправочной инфраструктуры, количестве сельских населенных пунктов, имеющих автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом.

квартальной – о протяженности отремонтированных автомобильных дорог, количестве и протяженности отремонтированных искусственных дорожных сооружений на них, затратах на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений на них.

Формирование сводных итогов (агрегирование) производится по следующим уровням и классификационным признакам:

- протяженность автомобильных дорог общего и необщего пользования – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам, типам покрытия, категориям дорог (дороги федерального, регионального или межмуниципального значения), по районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям и сухопутным территориям Арктической зоны (дороги местного значения общего пользования, дороги необщего пользования);

- количество и протяженность искусственных дорожных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам, видам сооружений;

- количество объектов, повышающих безопасность движения на автомобильных дорогах общего пользования - по Российской Федерации и видам объектов (дороги федерального и местного значения), субъектам Российской Федерации, федеральным округам (дороги местного значения);

- количество объектов автогазозаправочной инфраструктуры - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам, видам объектов;

- протяженность отремонтированных дорог, количество и протяженность отремонтированных искусственных дорожных сооружений на них, затраты на их содержание и ремонт - по Российской Федерации (дороги федерального и регионального или межмуниципального значения);

- количество сельских населенных пунктов, имеющих автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом - по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам.

Объекты статистического наблюдения в дорожном хозяйстве характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Автомобильная дорога¹ - объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Протяженность автомобильной дороги¹ исчисляется от начального населенного пункта до конечного населенного пункта или до Государственной границы Российской Федерации. Протяженность автомобильной дороги в границах населенного пункта исчисляется от начальной точки до конечной точки автомобильной дороги по ее центральной оси. За условную начальную точку и условную конечную точку отсчета протяженности автомобильной дороги принимаются:

- знак нулевого километра автомобильных дорог, установленный в столице Российской Федерации – городе Москве, для автомобильных дорог, которые начинаются в столице Российской Федерации – городе Москве;

- обособленные подразделения организаций почтовой связи, здание органа государственной власти или органа местного самоуправления либо иные, расположенные в центре населенного пункта здание или сооружение, - для автомобильной дороги, соединяющей населенные пункты;

- пересечение автомобильных дорог – для автомобильной дороги, соединяющей между собой другие автомобильные дороги или примыкающей к ним;

- границы географических, исторических и других объектов для автомобильных дорог общего пользования, соединяющих указанные объекты.

Протяженность отдельных участков, включая улицы (с 2012 года), образующих дорожную сеть, суммируется.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на *автомобильные дороги общего и необщего пользования*¹.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц¹.

К автомобильным дорогам необщего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, органов местного самоуправления муниципальных образований, физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд¹.

¹ Здесь и далее в разделе - в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

К автомобильным дорогам общего пользования относятся: дороги федерального значения, относящиеся к федеральной собственности, дороги регионального или межмуниципального значения, относящиеся к собственности субъектов Российской Федерации, дороги местного значения, относящиеся к муниципальной собственности¹.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения являются автомобильные дороги¹:

- соединяющие столицу Российской Федерации - город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации;

- включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения могут быть автомобильные дороги:

- соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения;

- являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Российской Федерации со столицей Российской Федерации - городом Москвой, и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения и перечень автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения утверждаются высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. В перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения не могут включаться автомобильные дороги общего пользования федерального и местного значения и их участки¹.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения являются автомобильные дороги общего пользования (включая улицы) поселений, муниципальных районов, городских округов¹.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения городского и сельского поселений являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог¹.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения муниципального района являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорог общего пользования местного значения поселений, частных автомобильных дорог¹.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения городского округа являются автомобильные дороги общего пользования в границах городского округа, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог¹.

Утверждение перечней автомобильных дорог общего и необщего пользования местного значения входит в полномочия органов местного самоуправления¹.

Автомобильные дороги общего пользования в зависимости от условий проезда по ним и доступа на них транспортных средств подразделяются на автомагистрали; скоростные автомобильные дороги; обычные автомобильные дороги.

Автомагистрали - автомобильные дороги, которые не предназначены для обслуживания прилегающих территорий и:

- имеют на всей своей протяженности несколько проезжих частей и центральную разделительную полосу, не предназначенную для дорожного движения;

- не пересекают на одном уровне иные автомобильные дороги, а также железные дороги, трамвайные пути, велосипедные и пешеходные дорожки;

- доступ на которые возможен только через пересечения на разных уровнях с иными автомобильными дорогами, предусмотренные не чаще чем через каждые пять километров;

- на проезжей части или проезжих частях которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств;

- оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств¹.

Автомобильные дороги, относящиеся к автомагистралям, должны быть специально обозначены в качестве автомагистралей¹.

Скоростные автомобильные дороги - автомобильные дороги, доступ на которые возможен только через транспортные развязки или регулируемые перекрестки, на проезжей части или проезжих частях которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств и которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств¹.

К автомагистралям и скоростным автомобильным дорогам могут относиться автомобильные дороги федерального и региональные или межмуниципального значения¹.

Обычные автомобильные дороги - автомобильные дороги, не относящиеся к автомагистралям и скоростным автомобильным дорогам.

Обычные автомобильные дороги могут иметь одну или несколько проезжих частей¹.

Классификация автомобильных дорог (в зависимости от условий проезда по ним и доступа на них транспортных средств) и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В зависимости от типа покрытия автомобильные дороги разделяются на автомобильные дороги с твердым покрытием и грунтовые автомобильные дороги.

К твердому покрытию автомобильных дорог относится усовершенствованное покрытие (цементобетонное, асфальтобетонное, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами) и покрытие переходного типа (из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые; из грунтов и местных малопрочных материалов, обработанных вяжущими материалами)).

Грунтовая дорога – автомобильная дорога, устроенная из естественного грунта или грунта, укрепленного добавками других материалов, и не имеющая твердого покрытия.

Кроме того, учитывается протяженность автозимников.

Дорога зимняя (автозимник) - дорога, проезжая часть которой (сплошная или колеяная) построена из льда, намораживаемого послойно, или из уплотненного снега и льда, а также проложенная непосредственно по замерзшей поверхности рек и озер. Действует до оттаивания ледяного покрытия¹.

Протяженность автозимников и ледовых переправ *не включается* в протяженность автомобильных дорог.

Из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования выделяется **протяженность автомобильных дорог, не отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию.** К числу таких требований относятся: ровность и сцепные качества дорожного покрытия, расстояние видимости, прочность дорожной одежды и т.д.

Требования определяются действующими нормативными актами.

Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в километрах, приходящаяся на единицу площади территории (на 1000 км²) Российской Федерации или субъекта Российской Федерации. Характеризует уровень развития сети автомобильных дорог.

Для характеристики автодорожной сети в сельской местности также используется показатель «**доля сельских населенных пунктов, имеющих автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом в общем количестве сельских населенных пунктов**».

Определяется как отношение количества сельских населенных пунктов, имеющих автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом (пристанью), аэропортом, к общему количеству сельских населенных пунктов, в процентах.

Сельские населенные пункты считаются имеющими связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования, если они находятся на дороге общего пользования или на расстоянии от нее (до ближайшего строения) не более 100 метров (например: при отсутствии водных преград в виде ручья, реки). При наличии специального нормативного акта субъекта Российской Федерации, определяющего другие критерии определения наличия автотранспортной связи, за основу расчетов принимаются критерии этого документа.

При наличии специального нормативного акта субъекта Российской Федерации, определяющего другие критерии определения наличия автотранспортной связи, за основу расчетов принимаются критерии этого документа.

К числу **искусственных дорожных сооружений** на автомобильных дорогах общего пользования относятся мосты, путепроводы и эстакады, тоннели, пешеходные переходы в разных уровнях, водопропускные трубы, скотопрогоны.

Мост – сооружение, состоящее из опор и пролетных строений, предназначенное для пропуска транспортных путей через водные преграды¹.

Путепровод - мостовое сооружение для пропуска одной транспортной магистрали над другой в разных уровнях¹.

Эстакада - мостовое сооружение для пропуска транспортной магистрали на некоторой высоте над поверхностью земли, чтобы пространство под ней могло быть использовано для различных целей, или устраиваемое вместо насыпи на подходах к мостам¹.

Тоннель автодорожный - подземное или подводное сооружение, предназначенное для устройства автомобильной дороги через толщу земли, горный массив или под водным препятствием¹.

Протяженность *пешеходных переходов в разных с автомобильной дорогой уровнях* (эстакадные, подземные) включает сумму длин лестничных маршей, пандусов. Сведения о пешеходных переходах «зебра» не включаются в протяженность пешеходных переходов в разных с автомобильной дорогой уровнях¹.

Скотопрогон – сооружение, предназначенное для пересечения автомобильной дороги стадами скота¹.

К **основным сооружениям и оборудованию, повышающим безопасность дорожного движения** на автомобильных дорогах общего пользования, относятся транспортные развязки в разных уровнях, переходно-скоростные полосы, укрепленные обочины, дорожные ограждения, пешеходные переходы, светофорные объекты, дорожные знаки

и указатели, линии освящения на автомобильных дорогах и искусственных дорожных сооружениях и т.д.

К числу объектов автогазозаправочной инфраструктуры на автомобильных дорогах общего пользования относятся автозаправочные станции.

Автозаправочная станция (АЗС) - комплекс оборудования, предназначенный для заправки транспортных средств топливом¹.

Выделяются *многотопливные заправочные станции (МТЗС), автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС), автомобильные газозаправочные станции (АГЗС), криогенные газозаправочные станции (КриоГЗС), электрические заправочные станции (ЭЗС)*, а также АЗС, на территории которых предусмотрена заправка транспортных средств только жидким моторным топливом (бензин, дизельное топливо):

МТЗС – обособленный объект заправки и сервиса (совокупность зданий, сооружений, технологического оборудования и инженерных коммуникаций) предназначенный для получения, хранения и заправки транспорта жидкими и газовыми моторными топливами¹;

АГНКС – обособленный объект заправки (совокупность зданий, сооружений, технологического оборудования и инженерных коммуникаций) предназначенный для производства, накопления и выдачи компримированного природного газа с целью заправки транспорта¹;

АГЗС – комплекс оборудования, осуществляющий заправку автомобилей и других транспортных средств, двигатели которых конвертированы или изначально рассчитаны на работу на сжиженном нефтяном газе и имеют соответствующую систему¹;

КриоАГЗС – объект потребления сжиженного природного газа, предназначенный для приема и хранения сжиженного природного газа с последующей заправкой транспортных средств¹;

ЭЗС - электрическая зарядная станция (колонка) для электротранспорта (электротехническое устройство, оснащенное разъемами и коннекторами, необходимыми для подключения электротранспорта, совместимого с различными стандартами, и позволяющее производить зарядку тяговых батарей электротранспорта в различных режимах)¹.

Передвижные АЗС, а также АЗС, обслуживающие только организации, в общем количестве АЗС не учитываются.

Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения и искусственных дорожных сооружений на них характеризуется, в частности, общей протяженностью отремонтированных и капитально отремонтированных автомобильных дорог с твердым покрытием; линейной протяженностью дорог с нанесенной разметкой; количеством и протяженностью отремонтированных водопропускных труб; количеством и протяженностью отремонтированных и капитально отремонтированных мостов, путепроводов, автодорожных тоннелей.

В затраты по ремонту автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений на них включают произведенные затраты по завершённому и незавершённому производству, объектам, сданным и готовым к сдаче в эксплуатацию, а также объектам, по которым предусмотренные контрактом работы к концу отчетного периода не были закончены.

5. ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Объектами статистического наблюдения на городском электрическом транспорте являются перевозки пассажиров, подвижной состав, путь (линия), станции метрополитена, маршрутная сеть и аварийность с подвижным составом метрополитена.

Единицей статистического наблюдения являются юридические лица, осуществляющие эксплуатацию и обслуживание городского наземного электрического транспорта (трамвайные, троллейбусные, трамвайно-троллейбусные организации, находящиеся в ведении органов местного самоуправления, организации других видов деятельности, независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности, имеющие на своем балансе хозяйство горэлектротранспорта, и юридические лица, осуществляющие перевозочную деятельность на метрополитенах).

Субъектом официального статистического учета является Росстат.

Методом статистического наблюдения на городском электрическом транспорте является сбор годовой статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится в целом по Российской Федерации и каждому виду городского электрического транспорта.

Объекты статистического наблюдения на городском электрическом транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Перевозки пассажиров включают пассажиров с платным проездом (в том числе пассажиров льготных категорий) и пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда.

В число пассажиров с платным проездом включаются пассажиры:

- купившие проездные билеты;
- пользующиеся проездными билетами, оплаченными организациями;
- имеющие право на меры социальной поддержки, купившие проездные билеты за наличные средства (социальные проездные билеты, разовые проездные билеты (талоны) с предоставлением скидок), независимо от уплаченной за них суммы.

В число платных пассажиров не включаются пассажиры, пользующиеся правом бесплатного проезда, получившие социальные проездные билеты бесплатно, а также совершающие поездки на основании документа, подтверждающего наличие льготы.

Число пассажиров с платным проездом на городском наземном электрическом транспорте определяется следующим образом:

на трамвайном (троллейбусном) транспорте

– при продаже отдельным гражданам по установленному тарифу разовых билетов (талонов), в том числе социальных разовых проездных билетов (талонов), на одну поездку в трамвае (троллейбусе) с кондуктором или без кондуктора, число перевезенных пассажиров принимается равным количеству проданных разовых билетов (талонов);

– при применении автоматизированной системы контроля проезда (АСКП) по магнитным билетам или бесконтактным смарт-картам число перевезенных пассажиров определяется по данным этой системы;

– при продаже отдельным гражданам и организациям по установленному тарифу проездных билетов длительного пользования, в том числе социальных проездных билетов, число перевезенных пассажиров за месяц определяется умножением количества проданных билетов на количество поездок в месяц, которое устанавливается органами местного самоуправления на основании результатов проведенных натуральных обследований или на определенное экспертно количество поездок.

на метрополитене

– число пассажиров, прошедших на платформу на основании разовой оплаты поездки (т.е. прошедших через автоматизированный контроль прохода АКП по жетонам и через АКПУ-М по магнитным билетам), определяется по количеству жетонов, использованных пассажирами для оплаты проезда, и на основании показаний считывающих устройств АКПУ-М с магнитных билетов;

– число пассажиров, перевезенных на основании платных и льготных проездных билетов, в том числе социальных проездных билетов, определяется:

при наличии считывающих устройств - по фактическим данным проезда по билетам (магнитным билетам, бесконтактным смарт-картам и т.п.);

при отсутствии считывающих устройств - как сумма произведений количества проданных билетов и количества совершаемых по ним поездок, устанавливаемых на основании результатов проведенных метрополитенами натуральных обследований, или принимается экспертно:

- по билетам, оплаченным гражданами - 60 поездок в месяц;
- по билетам, оплаченным организациями - 60 поездок в месяц;
- по социальным проездным билетам - 30 поездок в месяц.

Число перевезенных пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда, определяется на основании периодически проводимых натуральных обследований пассажиропотоков. При отсутствии данных натуральных обследований число перевезенных пассажиров определяется из расчета 30 поездок в месяц на каждом виде транспорта для всех категорий лиц, пользующихся правом бесплатного проезда.

Число лиц с правом бесплатного проезда при отсутствии считывающих устройств определяется на основании сведений о количестве

выданных документов (организациями, осуществляющими выдачу документов на бесплатный проезд (например, органами местного самоуправления, городскими военными комиссариатами, местными органами социальной защиты)), дающих право на бесплатный проезд отдельным категориям граждан.

Пассажиروоборот определяется умножением числа перевезенных пассажиров на среднее расстояние поездки пассажира. Среднее расстояние поездки пассажира определяется на основании периодически проводимого обследования пассажиропотоков трамвайных (троллейбусных) линий, метрополитена.

Подвижной состав городского электрического транспорта учитывается по состоянию на конец года и включает в себя:

на трамвайном (троллейбусном) транспорте - пассажирские инвентарные трамвайные вагоны и троллейбусы, числящиеся на балансе отчитывающейся организации и принадлежащие ей как на правах собственности, так и на правах хозяйственного ведения, оперативного управления или безвозмездного пользования, а также пассажирский подвижной состав, приобретенный по договорам лизинга (долгосрочная аренда подвижного состава с возможностью его последующего выкупа арендатором (по остаточной стоимости)). Форма лизинга определяется договором, заключаемым между владельцем подвижного состава и организацией, получившей право эксплуатации подвижного состава.

на метрополитене - пассажирские вагоны, числящиеся на балансе отчитывающейся организации.

Из общего числа пассажирских трамвайных вагонов и троллейбусов выделяется подвижной состав:

оборудованный для перевозки маломобильных групп населения;
оснащенный аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS.

Понятия (определения) «маломобильные группы населения», «подвижной состав, оборудованный для перевозки маломобильных групп населения» и «аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS» приведены в разделе 3 «Автомобильный транспорт» данных Методологических положений.

Из общего числа станций метрополитена выделяются станции метрополитена, доступные для маломобильных групп населения (станции, оборудованные лифтом для инвалидов).

Подвижной состав учитывается по количеству с распределением по пассажироместности и возрастным группам.

Общая пассажироместность подвижного состава определяется путем умножения инвентарного числа подвижного состава по типам на их вместимость, в соответствии с техническим паспортом (на трамвайном и троллейбусном транспорте из расчета 5 человек на 1 кв. метр свободной площади пола, на метрополитене - из расчета 4,5 человек на 1 кв. метр свободной площади пола плюс места для сидения) и суммированием полученных произведений.

Пассажировместимость по числу мест для сидения определяется путем умножения инвентарного числа подвижного состава по типам на их вместимость по количеству мест для сидения в соответствии с техническим паспортом и суммированием полученных произведений.

В развернутую длину пути (линии) в однопутном исчислении» включается:

на трамвайном (троллейбусном) транспорте - длина всех находящихся на балансе хозяйства путей (линий) на конец отчетного года: пассажирских, грузовых, деповских, разъездов, узлов, поворотных колец и других путей. Для определения протяженности трамвайных путей, троллейбусных линий в однопутном исчислении необходимо к длине однопутных участков прибавить удвоенную протяженность двухпутных участков, при этом разъезды на однопутном трамвайном пути учитываются как двухпутные участки;

на метрополитене - сумма длин главных путей, станционных путей, соединительных ветвей и других путей.

Эксплуатационная длина пассажирского пути (линии) в двухпутном (двухлинейном) исчислении представляет собой:

на трамвайном (троллейбусном) транспорте - общую длину участков трамвайных путей (троллейбусных линий), включая разъезды и поворотные кольца и определяется в двухпутном (двухлинейном) исчислении, на двухпутных (двухлинейных) участках эксплуатационная длина измеряется по оси пути (линии) с наименьшей длиной. Если движение туда и обратно осуществляется по разным (параллельным) улицам, по двум сторонам бульвара или полосы для безрельсового транспорта, протяжение обоих путей (линий) следует сложить и разделить на два. Протяжение эксплуатационного пассажирского пути в двухпутном (двухлинейном) исчислении, как правило, примерно в два раза меньше протяжения пассажирского пути (линии) в однопутном исчислении.

на метрополитене - протяженность главного пути, измеренная между осями станций.

Протяжение пути скоростного трамвая показывается на основании документации о приеме на баланс трамвайной организации пути скоростного трамвая в соответствии с техническими условиями эксплуатации, закладываемыми в специальный индивидуальный проект при строительстве.

Скоростной трамвай - это современная транспортная система, обеспечивающая высокую безопасность и скорость движения вагонов (до 80 км/ч) благодаря обустройству трамвайной линии и подвижного состава по специальной технологии.

В число маршрутов по состоянию на конец года включается общее число трамвайных (троллейбусных) маршрутов, имеющих в городе.

Аварийность с подвижным составом метрополитена характеризуется количеством происшествий при поездной и маневровой работе (крушений и аварий), числом погибших и раненых в них.

К крушениям поездов относятся: столкновения поездов с другими поездами и подвижным составом, сходы подвижного состава в поездах на

главных путях перегонов и станций, в результате которых: погибли или ранены люди; или разбит подвижной состав до степени исключения из инвентаря; или допущен полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей перегона в течение 3-х и более часов.

К **авариям** относятся: столкновения поездов с другими поездами или подвижным составом, сходы подвижного состава в поездах на главных путях перегонов и станций, не имеющие последствий, указанных выше; столкновения и сходы подвижного состава при маневрах и других передвижениях, в результате которых: погибли или ранены люди; или разбит подвижной состав до степени исключения из инвентаря; или допущен полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей перегона в течение 3-х и более часов; затопление, пожар, нарушение целостности конструкций сооружений и другие случаи, связанные с несоблюдением условий безопасности движения, вызвавшие полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из путей перегона в течение 3-х и более часов.

6. ТРУБОПРОВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Объектами статистического наблюдения на трубопроводном транспорте являются транспортировка (перекачка) грузов (газа, нефти и нефтепродуктов) и магистральные трубопроводы.

Единицей статистического наблюдения являются юридические лица, осуществляющие транспортировку газа, нефти и нефтепродуктов по магистральным трубопроводам.

Субъектом официального статистического учета является Росстат.

Методом статистического наблюдения является сбор статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении по формам:

ежемесячной отчетности – о перекачке грузов и грузообороте (товаротранспортной работе);

годовой отчетности – о протяженности магистральных трубопроводов.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится по следующим уровням и классификационным признакам: по Российской Федерации, видам грузов (газ, нефть, нефтепродукты), видам магистральных трубопроводов (газопроводы, нефтепроводы, нефтепродуктопроводы).

Объекты статистического наблюдения на трубопроводном транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Транспортировка (перекачка) нефти (нефтепродуктов, газа) по трубопроводам - первоначальное отправление груза, принятого предприятиями трубопроводного транспорта, для доставки из районов добычи (производства) или из-за границы в пункты потребления (перевалочные базы, организации по переработке, газораспределительные станции, пункты налива в вагоны-цистерны, танкерные суда, автомобили-цистерны и т.п.).

Определяется в момент закачки груза в трубопровод по показаниям расходомеров и счетчиков. Учитывается в тоннах.

Для природного газа пересчет из единиц объема перекачки в единицы массы (веса) производится по соотношению: 1000 куб. м газа = 0,8 тонны.

Поступление грузов от соседних организаций – владельцев магистральных трубопроводов является транзитным и в объеме первоначального отправления не учитывается.

Грузооборот трубопроводного транспорта - объем работы по перемещению нефти, нефтепродуктов и газа по магистральным трубопроводам. Определяется как сумма произведений объемов перекачки нефти (нефтепродуктов, газа) (первоначально отправленных и транзитных) в тоннах на расстояние перекачки от входного коллектора головной насосной станции до входного коллектора завода, наливного пункта, нефтебазы, газораспределительной системы и т.п.

Учитывается в тонно-километрах.

Для природного газа для пересчета товаротранспортной работы из кубических метро-километров в тонно-километры используется соотношение: 1000 куб. м газа = 0,8 тонны.

К **магистральному нефтепроводу** относится инженерное сооружение, состоящее из подземных, подводных, наземных и надземных трубопроводов и связанных с ними насосных станций, хранилищ нефти и других технологических объектов, обеспечивающих транспортировку, приемку, сдачу нефти потребителям или перевалку на другой вид транспорта¹.

К **магистральному нефтепродуктопроводу** относится трубопровод с избыточным давлением до 10 МПа, с комплексом подземных, надземных и подводных сооружений, предназначенный для транспортировки подготовленных в соответствии с требованиями государственных стандартов, технических условий и других нормативно-технических документов нефтепродуктов от пунктов приемки до пунктов сдачи, технологического хранения или перевалки (передачи) на другой вид транспорта.

К **магистральному газопроводу**² относится технологически неделимый, централизованно управляемый имущественный производственный комплекс, состоящий из взаимосвязанных объектов, являющихся его неотъемлемой технологической частью, предназначенных для транспортировки подготовленной в соответствии с требованиями национальных стандартов безопасности продукции (природного газа) от объектов добычи и/или пунктов приема до пунктов сдачи потребителям и передачи в распределительные газопроводы или иной вид транспорта и/или хранения.

¹ В соответствии с Нормами технологического проектирования магистральных нефтепроводов. (РД 153-39.4-113-01), утвержденными приказом Минэнерго России от 24.04.2002 № 129.

² В соответствии с Методическими рекомендациями по определению и обоснованию технологических потерь природного газа при транспортировке магистральным трубопроводным транспортом, утвержденными Минэнерго России 09.07.2012.

Протяженность магистральных трубопроводов представляет собой сумму линейных протяжений всех участков трубопроводов в однопунктном исчислении, включая отводы от них.

Учитывается в километрах по данным технических паспортов трубопроводов по состоянию на конец года.

7. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Объектами статистического наблюдения на морском транспорте являются перевозки грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочные работы, суда, причалы, аварийность на море.

Единицами наблюдения являются юридические лица (без микропредприятий) (пароходства, судоходные компании, порты и другие организации), осуществляющие перевозочную и погрузочно-разгрузочную деятельность на морском транспорте на коммерческой основе.

Субъектами официального статистического учета являются Росстат, Росморречфлот и Ространснадзор.

Методом статистического наблюдения на морском транспорте является сбор статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении по формам:

ежемесячной отчетности - о перевозках грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочных работах, аварийных случаях на море;

ежеквартальной отчетности - о перевозках грузов и пассажиров по видам плавания и маршрутов, видам перевозок, видам грузов; погрузочно-разгрузочных работах (по принадлежности флота и странам);

годовой отчетности - о количестве и характеристиках морских судов (в том числе отправленных и прибывших из портов/в порты), количестве, характеристиках и использовании причалов.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится по следующим уровням и классификационным признакам:

перевозки грузов, грузооборот – по Российской Федерации, видам грузов, видам плавания;

перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов (продукции) – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, видам грузов;

перевозки грузов в акватории Северного морского пути – по акватории Северного морского пути;

перевозки пассажиров, пассажирооборот – по Российской Федерации, видам плавания;

погрузочно-разгрузочные работы – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, видам грузов, видам плавания, видам транспорта, которыми отправлены и прибыли грузы в порты/из портов;

количество и характеристики судов – по Российской Федерации, видам флота;

отправление и прибытие судов по видам плавания – по Российской Федерации, странам;

количество, характеристики и использование причалов – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам, портам.

Объекты статистического наблюдения на морском транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Перевозки грузов на морском транспорте включают объемы, выполненные по договору перевозки груза собственными и (или) арендованными (зафрахтованными) судами (в том числе сданными в аренду иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях тайм-чартера), плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, оформленные соответствующими перевозочными документами.

Перевозчик¹ - лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор.

Отправитель¹ - лицо, которое заключило договор морской перевозки груза без предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений, а также любое лицо, которое сдало груз перевозчику от своего имени.

Фрахтователь¹ - лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер).

Судовладелец² - лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

По договору **фрахтования судна на время (тайм-чартер)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания³. Судовладелец обязан также в течение срока действия тайм-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа судна⁴. Фрахтователь оплачивает стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы⁵.

По договору **фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или иных целей торгового мореплавания^{6; 1}.

¹ В соответствии со ст.115 Федерального закона от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее – Кодекс торгового мореплавания).

² В соответствии со ст.8 Кодекса торгового мореплавания.

³ В соответствии со ст.198 Кодекса торгового мореплавания.

⁴ В соответствии со ст.203 Кодекса торгового мореплавания.

⁵ В соответствии со ст.204 Кодекса торгового мореплавания.

⁶ В соответствии со ст.211 Кодекса торгового мореплавания.

Фрахтователь осуществляет эксплуатацию судна в соответствии с условиями бербоут-чартера и несет все связанные с эксплуатацией расходы, в том числе расходы на содержание членов экипажа судна. Фрахтователь возмещает расходы на страхование судна и своей ответственности, а также уплачивает взимаемые с судна сборы².

Перевозки грузов учитываются по отправлению в тоннах в точном соответствии с перевозочными документами, включая вес тары, а также вес приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках (вес брутто). Датой отправления груза признается дата оформления транспортных документов.

Статистический учет перевозок грузов осуществляются по принципу принадлежности судна, независимо от портов, между которыми выполнялись перевозки.

В объем отправленных грузов на морском транспорте включаются:

перевозки грузов, принятых от отправителей или других видов транспорта, выполняемые на основании договора перевозки грузов;

буксировка судов и плавучих средств (например, барж, лихтеров, катеров, земснарядов, доков, плавкранов) от мест их постройки или закупки до портов назначения, указанных в буксировочном документе, а также судов, списанных в металлолом, осуществляемая в соответствии с договором буксировки;

вес судов, списанных в металлолом, идущих своим ходом в пункты сдачи при оформлении соответствующих перевозочных документов;

перевозки грузов от пункта распаковки в другие пункты назначения, оформленные перевозочными документами.

Учет перевозок грузов на морском транспорте осуществляется по видам плавания (каботажное и заграничное) и видам перевозок.

К перевозкам в каботажном плавании относятся перевозки между портами и портопунктами Российской Федерации.

К перевозкам в заграничном плавании относятся перевозки между российскими и иностранными портами и между иностранными портами.

Перевозки, имеющие направление из морских портов России в порты иностранных государств, относятся к экспортным, перевозки из иностранных портов в морские порты России – к импортным, перевозки грузов между портами иностранных государств, следующие через российские порты – к транзитным.

В составе объемов перевозок грузов между иностранными портами, экспортных и импортных перевозок учитываются перевозки грузов иностранных фрахтователей (ГИФ).

Из общего объема перевозок грузов на морском транспорте выделяются перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)³.

¹ Под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов для целей, указанных в ст.2 Кодекса торгового мореплавания.

² В соответствии со ст.218 Кодекса торгового мореплавания.

³ Перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченным сроком завоза грузов установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 23.05.2000 № 402 «Об утверждении перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)».

В объем указанных перевозок включаются как грузы, отправленные в эти районы, так и грузы перевезенные в них.

Также учитываются перевозки грузов морским транспортом в акватории Северного морского пути. В объем данных перевозок включаются перевозки, выполненные судами как под российским, так под иностранными флагами. Учитываются: транзитные грузы; завоз грузов в порты и портопункты в акватории Северного морского пути; вывоз грузов из портов и портопунктов в акватории Северного морского пути.

Грузооборот по отправлению в тонно-милях определяется путем умножения по каждой отправке веса (брутто), указанного в перевозочных документах, на кратчайшее расстояние между портами отправления и назначения (с учетом захода в промежуточные порты либо по рекомендованным курсам) в одном направлении с последующим суммированием полученных произведений по всем отправкам.

Перевозки пассажиров морским транспортом учитываются по числу пассажиров, фактически отправленных в отчетном периоде на собственных и зафрахтованных судах (в том числе сданных в аренду иностранным фрахтователям на условиях тайм-чартера).

Объектом учета числа пассажиров является каждая поездка одного пассажира между начальным и конечным пунктами маршрута, зафиксированными в проездном документе.

Учет пассажиров осуществляется по количеству билетов в том отчетном периоде, в котором фактически началась каждая поездка. В случае продажи единого билета (для семей и организованных групп, следующих в одном направлении на судах международных линий), учет осуществляется по количеству пассажиров, указанных в билете или прилагаемом к нему списку.

В случае продажи билетов по предварительным заказам учет осуществляется по моменту отправления судна.

Учет пассажиров льготных категорий граждан ведется по внутренним реестрам предприятий, которые составляются при продаже билетов пассажирам, имеющим право на меры социальной поддержки (льготы), предоставляемые им в соответствии с действующим законодательством.

Перевозки пассажиров на морском транспорте учитываются по видам плавания: заграничное и каботажное.

К заграничному плаванию относятся маршруты перевозок пассажиров, имеющие порты назначения или отправления в иностранных государствах.

К перевозкам пассажиров в каботажном плавании относятся маршруты перевозок пассажиров между портами, расположенными на территории Российской Федерации.

Из перевозок пассажиров в каботажном плавании выделяются перевозки пассажиров на пригородных маршрутах. Пригородные – это маршруты перевозок пассажиров между портами (портовыми пунктами), расположенными на территории, административно подчиненной городу (району).

Пассажиروоборот по отправлению в пассажиро-милях определяется по каждой поездке путем умножения числа перевезенных пассажиров на

каждом участке маршрута (части маршрута, один или оба пункта которой являются промежуточными и находятся в стороне от прямого пути между начальным и конечным пунктами маршрута) на расстояние перевозки по данному участку с последующим суммированием указанных произведений.

Судно на морском транспорте¹ - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

Статистическому учету подлежат суда, поднадзорные Российскому морскому регистру судоходства, независимо от ведомственной принадлежности, организационно-правовой формы и формы собственности их владельцев, валовой вместимостью 100 и более, которые в соответствии с Кодексом торгового мореплавания внесены в Государственный судовой реестр или судовую книгу одного из морских портов страны и имеют судовые свидетельства (судовой патент или судовой билет), удостоверяющие право плавания под Государственным флагом Российской Федерации и право собственности на судне или пользование им.

Суда учитываются по количеству, валовой вместимости, дедвейту, мощности и пассажировместимости с распределением по типам и возрастным группам.

По типам выделяются транспортные и нетранспортные суда.

К **транспортным** судам относятся самоходные суда, предназначенные для перевозок различных грузов и пассажиров.

К **грузовым** относятся транспортные суда, предназначенные для перевозок различных грузов: сухогрузные, наливные и комбинированные.

Сухогрузные суда используются для перевозки генеральных грузов отдельными счетными единицами - мешками, бочками, контейнерами, пакетами и т.п., насыпных и навалочных грузов, леса и лесоматериалов.

Наливные суда предназначены для перевозки жидких грузов наливом в емкостях, оборудованных в корпусе судна. К ним относятся танкеры, газовозы, химовозы, виновозы, водолеи и др.

К **комбинированным** относятся суда, обеспечивающие перевозку грузов с резко отличающимися транспортными характеристиками (наливные, навалочные, генеральные грузы).

Для статистического учета выделены следующие типы транспортных грузовых судов: нефтеналивные; наливные прочие; нефтенавалочные и нефтерудовозы; рудовозы и навалочные; суда для генгруза; рефрижераторные; контейнерные, баржевозы, доковые.

К **пассажирским** относятся суда, предназначенные для перевозок пассажиров и их багажа, а также для отдыха и туристических путешествий.

К **грузопассажирским** относятся суда, имеющие помещения для пассажиров и трюмы для перевозки грузов.

К **нетранспортным** относятся промысловые, научно-исследовательские, учебные, служебно-вспомогательные суда и суда, технического флота.

¹ В соответствии со ст.7 Кодекса торгового мореплавания.

Для статистического учета выделены следующие типы нетранспортных судов: рыбопромысловые базы и рыботранспортные суда; рыболовные; суда обеспечения, обслуживающие суда; буксиры; земснаряды; ледоколы; научно-исследовательские и прочие.

Валовая вместимость судна - это суммарный объем корпуса, надстроек и рубок, определенный в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года. Валовая вместимость судна является безразмерной величиной¹.

Дедвейт или полная грузоподъемность судна - это то наибольшее количество груза в тоннах, которое может принять судно. Полная грузоподъемность судна складывается из веса перевозимого груза, топлива, запасов пресной воды и нормируемого снабжения судна (провизия, шкиперское имущество и т.п.).

Мощность судна учитывается в киловаттах.

Под **пассажировместимостью** судна понимается то количество пассажиров, которое обеспечено местами, приспособленными для лежания и сидения, необходимым количеством спасательных средств.

В морских портах Российской Федерации осуществляется статистический учет всех судов, посетивших порт (отправленных из порта и прибывших в порт), по количеству, валовой вместимости и дедвейту. Информация группируется по видам плавания и национальности флага судов (под флагом Российской Федерации и флагом иностранных государств).

Морской порт² - территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг.

Морской терминал³ – совокупность объектов инфраструктуры морского порта, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств и (или) обслуживания пассажиров.

Причал⁴ – портовое гидротехническое сооружение, предназначенное для стоянки и обслуживания судов, обслуживания пассажиров, в том числе посадки их на суда высадки их с судов, осуществления операций с грузами.

Причалы группируются по специализации (грузовые, пассажирские, вспомогательные) и другим признакам.

Статистический учет **грузовых причалов** осуществляется по количеству, протяженности и мощности.

¹ В соответствии с письмом ФСТ России от 11.03.2008 N ЕВ-1192/10 «О терминах, используемых в правилах применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации».

² В соответствии со ст.9 Кодекса торгового мореплавания.

³ В соответствии со ст.4 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон о морских портах).

⁴ В соответствии со ст.4 Закона о морских портах.

Установленная (проектная) мощность грузового причала – пропускная способность причала по перегрузке в течение отчетного года.

Фактическая мощность грузового причала – количество груза, перегруженное через причал за отчетный период.

В общую установленную и фактическую мощность порта также входит мощность мест по рейдовой перевалке грузов.

Пассажирские причалы учитываются по количеству, протяженности и пассажирообороту.

Проектный пассажирооборот пассажирского причала – пропускная способность причала в течение отчетного года.

Фактический пассажирооборот равен числу пассажиров, посаженных и высаженных на причале.

Вспомогательные причалы (предназначены для вспомогательных работ и операций (бункеровка, отстой и ремонт судов, пополнение запасов снабжения, стоянка судов портового и технического флота) учитываются по количеству и протяженности.

В объемы погрузочно-разгрузочных работ на морском транспорте включаются выполненные работы по погрузке/выгрузке в суда/из судов каботажных, экспортно-импортных и транзитных грузов, прошедших через причальный фронт.

Транзит – международный транзит груза (перевалка через порт грузов, пункты назначения/отправления которых находятся за пределами Российской Федерации).

Объем погрузочно-разгрузочных работ учитывается в физических тоннах. Физической тонной считается каждая тонна груза, погруженная в судно или выгруженная из судна.

При погрузке/выгрузке грузов пакетами, контейнерами, лихтерами - на борту лихтеровозов, автотранспортными средствами - на судах типа «ро-ро» и паромах, железнодорожными вагонами - на паромах, а также на роллтрейлерах, в объем погрузочно-разгрузочных работ включается масса средства укрупнения грузов.

Объем выполненных погрузочно-разгрузочных работ учитывается по видам грузов, видам перевозок (каботаж, экспорт, импорт, транзит) принадлежности судна (российские суда и иностранные суда), портам Российской Федерации, странам (при перевозках, портом отправления/прибытия которых является иностранный порт).

Кроме того, объемы переработанных грузов группируются по видам транспорта, которыми грузы прибыли в порт и отправлены из порта (железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, трубопроводный).

Аварийность на море характеризуется следующими показателями:

количеством аварийных случаев;

числом погибших и получивших тяжкий вред в прямой связи с эксплуатацией судна.

В сведения по аварийности на море включены принятые к статистическому учету данные по аварийным случаям, произошедшим (в

прямой связи с эксплуатацией судна) с самоходными судами, буксируемыми судами или иными плавучими объектами (только на период их перегона) на море, в акваториях морских портов и на участках рек с морским режимом судоходства, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации.

Учитываются аварийные случаи, расследованные Ространснадзором, за исключением аварийных случаев произошедших с иностранными судами.

Аварийные случаи подразделяются на аварии и очень серьезные аварии¹.

Аварийный случай относится к **аварии**, если имели место:

- гибель человека, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна;
- тяжкий вред, причиненный здоровью человека в прямой связи с эксплуатацией судна;
- потеря человека с судна;
- повреждение судна (утрата мореходных качеств и/или создание препятствий производственной деятельности в связи с появлением эксплуатационных ограничений);
- смещение перевозимого судном груза и/или изменение физико-химических свойств перевозимого судном груза, приведшее к утрате мореходных качеств судна;
- посадка судна на мель и его нахождение на мели более 24 часов;
- лишение возможности движения судна более 24 часов, за исключением случая намотки сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль;
- повреждение объектов морской инфраструктуры вне судна, которое может серьезно угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица, либо безопасности судоходства;
- причинение серьезного ущерба окружающей среде или возможный серьезный ущерб окружающей среде, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов, равный или выше уровня, отнесенного к чрезвычайной ситуации в соответствии с приказом МПР России от 03.03.2003 № 156 «Об утверждении указаний по определению нижнего уровня разлива нефти и нефтепродуктов для отнесения аварийного разлива к чрезвычайной ситуации», вызванный повреждением судна или судов, и меньше 500 тонн.

Аварийный случай относится к **очень серьезной аварии**, если имели место:

- гибель судна;
- гибель двух и более человек, произошедшая в прямой связи с эксплуатацией судна;
- гибель буксируемого судна или иного плавучего объекта, буксируемого судном;

¹ Согласно пункту 7 Положения о расследовании аварий или инцидентов на море, утвержденного приказом Минтранса России от 08.10.2013 № 308 (зарегистрирован Минюстом России 19.02.2014 № 31355).

причинение очень серьезного ущерба окружающей среде, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов от 500 тонн и выше, вызванный повреждением судна или судов.

Не учитываются аварийные случаи, произошедшие:

- с военными кораблями, военно-вспомогательными судами и другими судами, находящимися в собственности государства или эксплуатируемыми им и используемые только для правительственной некоммерческой службы;
- с маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях;
- с плотами леса;
- с судами, находящимися в постройке, ремонте, во время отстоя без экипажа;

Не учитываются аварийные случаи, связанные с повреждением судном рыболовных сетей (снастей, тралов), исключая случаи намотки сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль.

8. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Объектами статистического наблюдения на внутреннем водном транспорте являются перевозки грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочные работы, суда, причалы, внутренние водные пути, аварии на внутренних судоходных путях.

Единицами наблюдения на внутреннем водном транспорте являются юридические лица (без микропредприятий) (пароходства, судоходные компании, порты и другие организации), осуществляющие перевозочную и погрузочно-разгрузочную деятельность на внутреннем водном транспорте на коммерческой основе.

Субъектами официального статистического учета являются Росстат, Росморречфлот и Ространснадзор.

Методом статистического наблюдения на внутреннем водном транспорте является сбор статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении по формам:

ежемесячной отчетности - о перевозках грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочной деятельности, об авариях на внутренних судоходных путях;

ежеквартальной отчетности - о перевозках грузов и пассажиров по видам сообщения и маршрутов, видам перевозок, видам грузов;

годовой отчетности - о количестве и характеристиках судов, протяженности, характеристиках и использовании причалов, протяженности внутренних водных путей, размерах действующей обстановки на внутренних водных путях, погрузочно-разгрузочных работах (прием и передача грузов в речных портах).

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится по следующим уровням и классификационным признакам:

- перевозки грузов и грузооборот – по Российской Федерации, видам грузов и видам сообщения;

- перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов (продукции) – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, видам грузов;
- перевозки пассажиров и пассажирооборот – по Российской Федерации, видам сообщения и маршрутов;
- погрузочно-разгрузочные работы – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, видам грузов, видам сообщения, объемам приема и передачи грузов в речных портах;
- протяженность внутренних водных путей, размеры действующей обстановки на внутренних водных путях – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам Российской Федерации и видам судоходной обстановки;
- количество и характеристики судов - по Российской Федерации и типам судов;
- количество, характеристики и использование причалов – по Российской Федерации, субъектам Российской Федерации, федеральным округам, портам.

Объекты статистического наблюдения на внутреннем водном транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Перевозки грузов на внутреннем водном транспорте включают объемы, выполненные по договору перевозки груза собственными и (или) арендованными (зафрахтованными) судами внутреннего и смешанного (река-море) плавания (в том числе сданными в аренду иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях тайм-чартера), плавающими под государственным флагом Российской Федерации, оформленные соответствующими перевозочными документами.

Перевозчик¹ - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, взявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или его багаж из пункта отправления в пункт назначения.

Аренда судов² осуществляется на основании договора между **арендодателем** - лицом, сдающим судно в аренду, и **арендатором** - лицом, принимающим судно в аренду.

При аренде судна с экипажем арендодатель обязан обеспечить пригодность судна для целей, предусмотренных договором аренды, укомплектование экипажем и надлежащее снаряжение судна, а также безопасную техническую эксплуатацию судна, содержание его экипажа и наличие предусмотренных законодательством в области внутреннего водного транспорта Российской Федерации судовых документов в соответствии с целями аренды³.

¹ В соответствии со ст.3 Федерального закона от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта» (ред. от 01.07.2017) (далее - Кодекс внутреннего водного транспорта).

² В соответствии со ст.60 Кодекса внутреннего водного транспорта.

³ В соответствии со ст.61 Кодекса внутреннего водного транспорта.

Члены экипажа судна являются работниками арендодателя и подчиняются его распоряжениям, касающимся управления и технической эксплуатации судна³.

Арендатор обязан осуществлять все расходы, связанные с коммерческой эксплуатацией судна, в том числе расходы на оплату топлива и других расходуемых в процессе эксплуатации материалов и на оплату сборов¹.

При аренде судна без экипажа арендатор самостоятельно и за свой счет осуществляет снаряжение судна, несет расходы, связанные с эксплуатацией судна, в том числе с осуществлением его текущего и капитального ремонта, со страхованием, включая страхование своей ответственности. Также арендатор самостоятельно и за свой счет осуществляет укомплектование судна экипажем².

В объем отправленных грузов внутренним водным транспортом включаются:

- перевозки грузов, принятых от отправителей или других видов транспорта, выполняемые на основании договора перевозки грузов;
- буксировка лесных грузов в плотках, а также кранов, понтонов, доков, судов и других плавучих объектов за механической тягой, осуществляемая в соответствии с договором буксировки;
- минерально-строительные материалы (песок, гравий, песчано-гравийные смеси), добытые со дна рек (озер, водохранилищ, морских заливов) и погруженные в суда, как оформленные договором поставки, так и доставленные на причалы порта и предназначенные для последующей продажи.

Перевозки грузов учитываются по отправлению в тоннах в точном соответствии с перевозочными документами, включая вес тары, а также вес приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках (вес брутто). Датой отправления груза признается дата оформления транспортных документов.

Статистический учет перевозок грузов осуществляется по принципу принадлежности судна независимо от портов, между которыми производились перевозки.

Перевозки грузов учитываются по видам грузов и видам сообщения (внутреннее (в границах России) и заграничное (международное)).

К перевозкам во внутреннем сообщении (в границах России) относятся перевозки между портами и портопунктами Российской Федерации, оформленные транспортными документами внутреннего сообщения.

К перевозкам в заграничном (международном) сообщении относятся перевозки между российскими и иностранными портами и между иностранными портами, а также между портами России после перевалки с

¹ В соответствии со ст.62 Кодекса внутреннего водного транспорта.

² В соответствии со ст.64 Кодекса внутреннего водного транспорта.

других видов транспорта или до перевалки на другие виды транспорта, оформленные перевозочными документами заграничного сообщения.

Перевозки грузов, имеющие направление из речных портов или портопунктов России в порты иностранных государств, относятся к экспортным, перевозки грузов из иностранных портов в речные порты и портопункты России – к импортным, перевозки грузов между любыми иностранными портами через систему внутренних водных путей России - к транзитным.

Из общего объема перевозок грузов на внутреннем водном транспорте выделяются **перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)**¹.

В объем указанных перевозок включаются как грузы, отправленные в эти районы, так и грузы перевезенные в них.

Грузооборот по отправлению в тонно-километрах определяется путем умножения по каждой отправке веса (брутто), указанного в перевозочных документах, на расстояние перевозки между портами отправления и назначения (с учетом захода в промежуточные порты) с последующим суммированием полученных произведений по всем отправкам.

Перевозки пассажиров водным транспортом учитываются по числу пассажиров, фактически отправленных в отчетном периоде по договору перевозки пассажира собственными и (или) арендованными (зафрахтованными) судами (в том числе сданными в аренду иностранным компаниям (фрахтователям) на условиях тайм-чартера).

Объектом учета числа пассажиров является каждая поездка одного пассажира между начальным и конечным пунктами маршрута, зафиксированными в проездном билете (путевке).

Учет пассажиров осуществляется по количеству проданных билетов (путевок) в том отчетном периоде, в котором фактически началась каждая поездка. Перевозки пассажиров, оформленные групповым билетом, учитываются по количеству пассажиров в списке, прилагаемом к билету.

Учет пассажиров льготных категорий граждан ведется по внутренним реестрам предприятий, которые составляются при продаже билетов пассажирам, имеющим право на меры социальной поддержки (льготы), предоставляемые им в соответствии с действующим законодательством.

Перевозки пассажиров на внутреннем водном транспорте учитываются по маршрутам и видам сообщения.

Маршруты перевозок пассажиров в зависимости от условий перевозок, их продолжительности, протяженности и качества услуг, предоставляемых пассажирам, подразделяются на следующие виды²:

¹ Перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов установлен постановлением Правительства Российской Федерации от 23.05.2000 № 402 «Об утверждении перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)».

² В соответствии со ст.96 Кодекса внутреннего водного транспорта.

транспортные - транзитные, местные, пригородные, внутригородские маршруты перевозок пассажиров и переправы;

туристские - маршруты перевозок пассажиров продолжительностью более чем 24 часа;

экскурсионно-прогулочные - маршруты перевозок пассажиров продолжительностью не более чем 24 часа.

При определении видов маршрутов учитываются следующие условия¹:

транзитным маршрутом осуществляется перевозка пассажиров в границах нескольких субъектов Российской Федерации;

местным маршрутом осуществляется перевозка пассажиров в границах одного субъекта Российской Федерации;

пригородным маршрутом осуществляется перевозка пассажиров между городом и тяготеющими к нему населенными пунктами, дачными поселками и местами массового отдыха протяженностью до 100 километров, а при обслуживании этих маршрутов скоростными судами - до 150 километров;

внутригородским маршрутом перевозка пассажиров осуществляется между речными портами и отдельно стоящими причалами, расположенными в границах городской черты;

переправы предназначены для транспортных связей двух противоположных берегов внутренних водных путей в местах их пересечения с автомобильными и железными дорогами, а также в населенных пунктах, расположенных на противоположных берегах внутренних водных путей;

туристским маршрутом осуществляется перевозка пассажиров с целью организованного отдыха и (или) ознакомления с объектами культурно-исторического наследия и памятниками архитектуры продолжительностью свыше 24 часов;

экскурсионно-прогулочным маршрутом осуществляется перевозка пассажиров с целью организованного отдыха и (или) ознакомления с объектами культурно-исторического наследия и памятниками архитектуры продолжительностью менее 24 часов.

К заграничному (международному) сообщению относятся транспортные и туристские маршруты, имеющие пункты назначения или отправления в иностранных государствах.

К перевозкам пассажиров в границах Российской Федерации относятся перевозки между портами и портопунктами Российской Федерации.

Пассажирооборот по отправлению в пассажиро-километрах определяется по каждой поездке путем умножения количества перевезенных пассажиров на каждом участке маршрута (части маршрута, один или оба пункта которой являются промежуточными и находятся в стороне от прямого пути между начальным и конечным пунктами маршрута) на расстояние

¹ В соответствии с Правилами перевозки пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденными приказом Минтранса России от 05.05.2012 № 140 (зарегистрирован Минюстом России 27.09.2012 № 25557).

перевозки по данному участку с последующим суммированием указанных произведений.

Судно на внутреннем водном транспорте - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река - море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода¹.

Судно смешанного (река - море) плавания - судно, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям¹.

Статистическому учету подлежат все суда, состоящие на классификационном учете Российского Речного Регистра, независимо от ведомственной принадлежности, организационно-правовой формы и формы собственности их владельцев, подлежащие классификации и освидетельствованию в соответствии со статьей 35 Кодекса внутреннего водного транспорта.

Учет наличия судов ведется по их количеству, мощности, грузоподъемности и пассажировместимости с распределением по способу передвижения и возрастным группам:

- самоходные суда (транспортные: пассажирские и грузопассажирские, сухогрузные, наливные, буксирные; нетранспортные);

- несамоходные суда (транспортные: сухогрузные, наливные; нетранспортные).

К самоходным относятся суда, которые имеют силовую установку (двигатель) и движитель (гребное колесо, гребной винт, водомет). Они подразделяются на грузовые, буксирные, грузопассажирские и пассажирские суда.

К несамоходным грузовым судам относятся несамоходные баржи, предназначенные для буксировки или толкания и не имеющие самостоятельной двигательной установки; используются для перевозки сухогрузов и наливных грузов.

К транспортным относятся суда, предназначенные для перевозок грузов и пассажиров, и буксирные – для вождения несамоходных или не имеющих самостоятельного хода самоходных судов, плотов и других плавучих объектов.

К грузовым относятся суда, предназначенные для перевозок различных грузов.

Сухогрузные суда используются для перевозки генеральных грузов отдельными счетными единицами - мешками, бочками, контейнерами, пакетами и т.п., насыпных и навалочных грузов, леса и лесоматериалов.

Наливные суда предназначены для перевозки жидких грузов наливом в емкостях, оборудованных в корпусе судна. К ним относятся танкеры, газовозы, химовозы, виновозы, водолеи и др.

¹ В соответствии со ст.3 Кодекса внутреннего водного транспорта.

К пассажирским и грузопассажирским относятся суда, перевозки пассажиров на которых разрешены органами надзора за судоходством.

Пассажирские суда предназначены для перевозок пассажиров и их багажа, а также для отдыха и туристических путешествий.

К грузопассажирским относятся суда, имеющие помещения для пассажиров и трюмы для перевозки грузов.

К нетранспортным относятся промысловые, научно-исследовательские, учебные, служебно-вспомогательные суда, суда технического флота.

Грузоподъемность судна определяется как чистая грузоподъемность - то наибольшее количество груза, которое судно может принять к перевозке при наличии запасов топлива, воды и другого снаряжения.

Дедвейт или полная грузоподъемность судна складывается из веса перевозимого груза (чистая грузоподъемность), топлива, запасов пресной воды и нормируемого снабжения судна (провизия, шкиперское имущество и т.п.).

Мощность судна учитывается в лошадиных силах.

Пассажировместимость - то количество пассажиров, которое обеспечено местами, приспособленными для лежания и сидения, необходимым количеством спасательных средств.

Внутренние водные судоходные пути – естественные или искусственно созданные федеральные пути сообщения, обозначенные навигационными знаками или иным способом, и используемые в целях судоходства.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей – протяженность участков внутренних водных путей, включенных в Перечень внутренних водных путей Российской Федерации¹ и содержащихся администрациями бассейнов внутренних водных путей и ФГБУ «Канал имени Москвы» в отчетном году.

Протяженность внутренних водных путей измеряется по осевой линии судовых ходов (фарватеров).

Выделяются пути с гарантированными габаритами судовых ходов и пути со знаками судоходной обстановки.

Внутренние водные пути с гарантированными габаритами судовых ходов – участки водных путей, на которых устанавливаются наименьшие габариты судового хода: глубина, ширина и радиус скругления при проектном уровне воды (расчетном низком уровне воды с заданной обеспеченностью).

Внутренние водные пути со знаками судоходной обстановки – участки водных путей, на которых устанавливается навигационное оборудование (плавучие, береговые, а также стационарные русловые знаки) для обозначения положения судового хода и обеспечения безопасности судоходства. Из них выделяются пути с освещаемой, отражательной и неосвещаемой категориями средств оборудования.

¹ Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 г. № 1800-р.

Причал¹ – гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов.

Причалы группируются по специализации (грузовые и пассажирские) и другим признакам.

Грузовые причалы учитываются по количеству, протяженности и мощности.

Установленная (проектная) мощность грузового причала – пропускная способность причала по перегрузке в течение отчетного года.

Фактическая мощность грузового причала – количество груза, перегруженное через причал за отчетный период.

Пассажирские причалы учитываются по количеству, протяженности и пассажирообороту.

Проектный пассажирооборот пассажирского причала – пропускная способность причала в течение отчетного года.

Фактический пассажирооборот равен числу пассажиров, посаженных и высаженных на причале.

Погрузочно – разгрузочные работы на внутреннем водном транспорте включают объемы выполненных портовых и кооперированных перегрузочных работ.

К портовым работам относятся:

- перегрузочные работы, выполненные портом при перевозке грузов внутренним водным транспортом, оплаченные грузовладельцем по перевозочному документу по ставкам сборов за погрузку грузов в суда, выгрузку из судов и за перегрузку грузов, перевозимых во внутреннем водном, в прямом водном, в смешанном железнодорожно-водном сообщениях.

- перегрузочные работы, выполненные на рейдовых перегрузочных комплексах.

- работы по погрузке в суда и выгрузке из судов минерально-строительных материалов (песок, гравий, песчано-гравийные смеси), добытых портом со дна рек (озер, водохранилищ, морских заливов), доставленных и выгруженных на причалы порта, как оформленные договором поставки, так и предназначенные для последующей продажи.

К кооперированным работам относятся работы, связанные с перегрузкой грузов, перевозимых другими видами транспорта Российской Федерации и всеми видами транспорта других стран.

Объем погрузочно – разгрузочных работ учитывается в физических тоннах.

При производстве портовых работ физической тонной считается каждая тонна груза, погруженная в судно или выгруженная из судна. При производстве кооперированных работ физической тонной считается каждая тонна груза, погруженная на любое транспортное средство другого вида

¹ В соответствии со ст.3 Кодекса внутреннего водного транспорта.

транспорта Российской Федерации и других стран (вагон, автомашина) или выгруженная из него.

Вес грузов в любых контейнерах, а также грузов в пакетах, поддонах, пучках, связках и т.д. учитывается с весом контейнера брутто или с учетом веса средств пакетирования.

В сведения по **аварийности на внутреннем водном** транспорте включены принятые к статистическому учёту данные по авариям с судами, используемыми в целях судоходства, на внутренних водных путях, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации.

Учет ведется по авариям, расследованным территориальными органами Ространснадзора, в зоне ответственности которых они произошли.

К аварии¹ относятся:

- транспортные происшествия, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди;
- разрушение судна, которое невозможно и нецелесообразно устранять путем замены или ремонта (конструктивно погибшее судно);
- затопление самоходных судов мощностью более 225 киловатт и несамоходных судов порожним водоизмещением более 300 тонн;
- посадку на мель или повреждение судном гидротехнического сооружения, затопление судна или груза, повлекшее за собой прекращение движения на данном участке пути или шлюзе на 72 часа и более;
- разлив нефти, нефтепродуктов в количестве более 10 тонн.

Не учитываются сведения по авариям, которые произошли с военными, пограничными кораблями, военно-вспомогательными судами и другими судами, находящимися в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемыми исключительно в некоммерческих целях.

9. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Объектами статистического наблюдения на воздушном транспорте являются: перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа; парк воздушных судов; происшествия с воздушными судами.

Единицами статистического наблюдения являются предприятия воздушного транспорта и прочие эксплуатанты, самостоятельные аэропорты, осуществляющие коммерческую деятельность по эксплуатации и обслуживанию гражданской авиации на регулярной и нерегулярной основе (регулярные и нерегулярные перевозчики, аэропорты).

Субъектом официального статистического учета является Росавиация.

Методом статистического наблюдения на воздушном транспорте является сбор статистической отчетности, основанный на сплошном наблюдении по формам:

¹ Согласно ст.6 Положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденному приказом Минтранса России от 29.12.2003 № 221 (зарегистрирован Минюстом России 29.01.2004 № 5493).

ежемесячной отчетности о перевозках пассажиров, грузов, почты и багажа, выполненных транспортной авиацией; пассажирообороте; грузообороте; об авиационных происшествиях;

ежеквартальной отчетности о количестве и эксплуатации воздушных судов каждого типа на транспортной работе и работах по обслуживанию отраслей экономики;

годовой отчетности о перевозках пассажиров, грузов, почты и багажа, грузообороте, пассажирообороте, количестве воздушных судов.

Формирование сводных итогов (агрегирование информации) производится по следующим уровням и классификационным признакам:

перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа, пассажирооборот, грузооборот - по Российской Федерации и видам сообщения;

эксплуатация и количество воздушных судов - по Российской Федерации и типам воздушных судов,

авиационные происшествия с воздушными судами - по Российской Федерации и видам аварийных случаев.

Объекты статистического наблюдения на воздушном транспорте характеризуются следующими основными показателями (понятиями), классификациями.

Коммерческие авиаперевозки - перевозки пассажиров, грузов и почты, осуществляемые полетами, доступными для общественного пользования за плату и по найму.

Регулярные перевозчики на воздушном транспорте - организации (независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности), осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров, грузов и почты, а также авиационные работы по обслуживанию отраслей экономики как на регулярной, так и на нерегулярной основе. К регулярным перевозкам относятся полеты, запланированные и выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием за плату, или достаточно частые полеты, которые поддаются определенной систематизации и доступны для общественного пользования, а также дополнительные полеты, вызванные перегрузкой регулярных рейсов.

Нерегулярные перевозчики на воздушном транспорте - организации (независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности), осуществляющие коммерческие перевозки грузов и пассажиров и авиационные работы по обслуживанию отраслей экономики только на нерегулярной основе (чартерные (заказные) полеты, спецрейсы, туристские маршруты, не отраженные в регулярных перевозках).

Этап полета - полет воздушного судна с момента взлета до момента следующей посадки на данном рейсе.

Международный этап полета - этап полета, в котором один из пунктов полета воздушного судна находится за пределами границ Российской Федерации.

Рейс - полет воздушного судна, состоящий из одного или нескольких этапов полета, на регулярной или нерегулярной основе и выполняемый под одним номером рейса.

Количество перевезенных грузов воздушным транспортом исчисляется как сумма веса всех грузов, почты и платного багажа, перевезенных в отчетном периоде самолетами и вертолетами транспортной авиации на всех выполненных рейсах и типах воздушных судов и авиации, применяемой на работах по обслуживанию отраслей экономики. Учитывается в тоннах.

Число перевезенных пассажиров воздушным транспортом определяется как сумма всех пассажиров, перевезенных в отчетном периоде самолетами и вертолетами транспортной авиации на всех выполненных рейсах и типах воздушных судов и авиации, применяемой на работах по обслуживанию отраслей экономики.

В число перевезенных пассажиров за рейс и на этапе полета включаются взрослые пассажиры и дети в возрасте старше двух лет. Дети в возрасте до двух лет в объеме перевозок не учитываются.

Перевозки за рейс определяются как количество перевезенных пассажиров, грузов, почты от начального до конечного пункта их перевозки на данном рейсе. При этом подсчет перевезенных пассажиров (почты и грузов) осуществляется только один раз, а не на каждом этапе полета данного рейса.

Грузооборот воздушного транспорта - объем перевозок почты и грузов. Определяется умножением количества перевезенного груза (соответственно почты) на каждом этапе полета на протяженность этапа с последующим суммированием указанных произведений. Учитывается в тонно-километрах.

Грузооборот на воздушном транспорте определяется только по перевозкам транспортной авиацией, т.е. без учета перевозок авиацией, применяемой на работах по обслуживанию отраслей экономики.

Пассажиروоборот воздушного транспорта - сумма произведений от умножения числа перевезенных пассажиров на каждом этапе полета на протяженность этапа. Учитывается в пассажиро-километрах.

Пассажируоборот на воздушном транспорте определяется только по перевозкам транспортной авиацией, т.е. без учета перевозок авиацией, применяемой на работах по обслуживанию отраслей экономики.

Перевозки грузов, пассажиров, грузооборот и пассажирооборот учитываются по видам сообщения (международное, внутреннее, местное).

Международные перевозки - один или несколько пунктов рейса находятся за пределами государственной границы Российской Федерации.

Внутренние перевозки - перевозки между пунктами рейса, расположенными в пределах территориальных границ Российской Федерации.

Местные перевозки - оба пункта рейса, т.е. начальный и конечный, находятся на территории одного субъекта Российской Федерации.

Количество воздушных судов отражает общее количество воздушных судов каждого типа, находящихся на балансе организации на конец отчетного периода с учетом поступивших на баланс и выбывших воздушных судов.

Коммерческая загрузка воздушного судна - масса пассажиров и грузов (в тоннах), принятых на борт самолета в аэропорту. Определяется как сумма количества тонн почты, грузов и количества условной массы пассажиров, равной произведению средней массы пассажира и его личных вещей (0,09 т на пассажира) на число пассажиров в самолете.

Использование воздушных судов на транспортной работе и работах по обслуживанию отраслей экономики характеризуется количеством вылетов, налетом часов, расходом авиатоплива.

Авиационные происшествия с воздушными судами в зависимости от тяжести наступивших последствий подразделяются на катастрофы и аварии¹.

Катастрофа - авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести какого-либо лица из числа находившихся на борту воздушного судна.

К катастрофам также относятся случаи гибели какого-либо лица из числа находившихся на борту в процессе эвакуации из воздушного судна.

Погибшим считается любое лицо, скончавшееся на месте происшествия или умершее от причиненных травм в течение последующих 30 суток.

Раненым в авиационном происшествии считается лицо, находившееся на борту и получившее травму, повлекшую потерю трудоспособности от одного дня и более.

¹ Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации».