

Глоссарий по статистике транспорта

Глоссарий по статистике транспорта был впервые опубликован в 1994 году в целях оказания помощи странам-членам в процессе сбора данных по транспорту, осуществляемого с использованием Общего вопросника, разработанного ЕЭК ООН, Международным транспортным форумом и Евростатом. С тех пор он эволюционировал, и в настоящее время охватывает все области транспортной статистики.

Настоящее пятое издание является результатом продолжающегося активного сотрудничества трех вышеупомянутых организаций, которые – действуя по линии Межсекретариатской рабочей группы (МРГ. Транс.) – неустанно и последовательно прилагали усилия к тому, чтобы обеспечить согласование транспортной статистики на европейском и международном уровнях. МРГ внесла ценный вклад в плане восполнения недостающих определений, замены устаревшей терминологии, а также проработки тех определений, которые должны быть переформулированы или уточнены, пересмотрены и проиллюстрированы.

Новое пятое издание Глоссария включает 744 определения и служит справочным пособием для всех, кто связан со статистикой транспорта. Соблюдение принципов, отраженных в этих определениях, позволит существенным образом повысить как качество данных, так и их сопоставимость.

Дополнительную информацию можно получить по адресу

Евростат

<https://ec.europa.eu/eurostat/>

Европейская экономическая комиссия

Организации Объединенных Наций

www.unece.org/trans/

Международный транспортный форум

www.itf-oecd.org/



Publications Office
of the European Union

Printed at United Nations, Geneva – 1906430 (R) – May 2020 – 20 – ECE/TRANS/284

eISBN 978-92-1-047680-5

eurostat

Глоссарий по статистике транспорта – 5-е издание

2019 год

Глоссарий по статистике транспорта

5-е ИЗДАНИЕ

2019 год



 **International Transport Forum**

 **United Nations**

MANUALS AND
GUIDELINES

eurostat

Глоссарий
по статистике
транспорта

5-е издание

2019 год

Подписано в печать в декабре 2018 года.

Европейская комиссия не несет ответственности за любые последствия, вытекающие из повторного использования данной публикации.

Люксембург: Издательский отдел Европейского союза, 2019 год

© Европейский союз/Организация Объединенных Наций/МТФ/ОЭСР, 2019 год

Настоящая брошюра публикуется совместно Европейским союзом, Организацией Объединенных Наций и Международным транспортным форумом ОЭСР. Воспроизведение разрешено только в некоммерческих целях при условии указания источника.

Повторное использование разрешено при условии указания источника.

Политика повторного использования документов Европейской комиссии регулируется решением 2011/833/EU (OJ L 330, 14.12.2011, p. 39).

Авторские права на фотографии: @Wenjie Dong/Getty Images; @TungCheung/shutterstock; @Kev Gregory/shutterstock; @James Kirkikis/shutterstock; @Joseph Sohm/shutterstock; @Andrij Vatsyk/shutterstock; @ArliftAtoz2205/shutterstock; @Tupungato/shutterstock; @L.F/shutterstock; @TungCheung/shutterstock; @Tim Roberts Photography/shutterstock; @torstengrieger/shutterstock; @Milos Muller/shutterstock; @VGstockstudio/shutterstock; @Eviart/shutterstock; @brickrena/shutterstock; @Hennadii Tantsiura/shutterstock; @Milosz Maslanka/shutterstock; @Tonko Oosterink/shutterstock; @pjhpix/shutterstock; @Silo/shutterstock; @Palto/shutterstock; @Hennadii H/shutterstock; @Travelerpix/shutterstock; @Dirk1983/shutterstock; @NAN728/shutterstock; @Teun van den Dries/shutterstock; @Zoltan Major/shutterstock; @Carlo Emanuele Barbi/shutterstock; @RMIKKA/shutterstock; @rontav/shutterstock; @Tim Roberts Photography/shutterstock.

Все остальные изображения находятся в открытом доступе и являются достоянием Wikimedia.

Для любого использования или воспроизведения фотографий или других материалов, не защищенных авторским правом ЕС, разрешение должно запрашиваться непосредственно у правообладателей.

За дополнительной информацией обращайтесь по адресу <https://ec.europa.eu/eurostat/about/policies/copyright>

Мнения, выраженные в настоящем документе, принадлежат только их авторам и не должны рассматриваться как отражающие официальную позицию Европейской комиссии, Организации Объединенных Наций, Международного транспортного форума или ОЭСР либо ее стран-членов.

Тематика: транспорт

Сборник: пособия и руководства

eISBN 978-92-1-047680-5



Введение

Глоссарий по статистике транспорта был впервые опубликован в 1994 году в целях оказания помощи странам-членам в процессе сбора данных по транспорту, осуществляемого с использованием Общего вопросника, разработанного ЕЭК ООН, Международным транспортным форумом и Евростатом. С тех пор он эволюционировал и в настоящее время охватывает все области транспортной статистики.

Настоящее пятое издание является результатом продолжающегося активного сотрудничества трех вышеупомянутых организаций, которые – действуя по линии Межсекретариатской рабочей группы (МРГТранс.) – неустанно и последовательно прилагали усилия к тому, чтобы обеспечить согласование транспортной статистики на европейском и международном уровнях. МРГ внесла ценный вклад в плане восполнения недостающих определений, замены устаревшей терминологии, а также проработки тех определений, которые должны быть переформулированы или уточнены, пересмотрены и проиллюстрированы.

Новое пятое издание Глоссария включает 744 определения и служит справочным пособием для всех, кто связан со статистикой транспорта. Соблюдение принципов, отраженных в этих определениях, позволит существенным образом повысить как качество данных, так и их сопоставимость.

В настоящем издании содержатся существенно пересмотренные главы по железнодорожному, автомобильному, внутреннему водному, морскому, воздушному транспорту и интермодальным грузовым перевозкам. Кроме того, в главу по морскому транспорту был добавлен абсолютно новый раздел «Происшествия на морском транспорте».

Появилась новая глава «Потребление энергии», объединяющая в себе, причем в согласованном виде, все прежние разделы по данной тематике из глав, посвященных отдельным видам транспорта. Фигурировавшие в главах по каждому виду транспорта определения, касающиеся интермодальных перевозок, были перенесены в обновленную главу «Интермодальные грузовые перевозки».

Название раздела III «Предприятия, экономическая деятельность и сфера занятости» было изменено на «Предприятия, капиталовложения и содержание». Из всех глав были исключены такие определения, как «Предприятие», «Сфера занятости» и «Оборот», поскольку речь идет об общих терминах, не относящихся сугубо к транспортному сектору. Были разработаны и добавлены в Глоссарий новые главы «Воздействие транспорта на окружающую среду» и «Пассажирская мобильность». В новом приложении «Условные обозначения и сокращения» фигурируют все упоминаемые в пятом издании Глоссария условные обозначения, сокращения, организации и единицы измерения.

Предлагавшиеся определения являлись предметом широкого обсуждения, и их включение стало возможным благодаря вкладу со стороны групп экспертов, соответствующих международных отраслевых органов, секторальных ведомств и государств-членов. Что касается имеющегося в главах по различным видах транспорта раздела «Происшествия», то весьма полезными в деле уточнения и дополнения содержащихся в нем определений оказались накопленные учреждениям ЕС знания и опыт. Были учтены последние европейские нормативные акты в каждой конкретной области.

Пятое иллюстрированное издание было переведено на все официальные языки Европейского союза. Снабжение текста иллюстрациями имеет целью обеспечить более четкое уяснение пользователями концепций, лежащих в основе определений, ибо одно наглядное изображение стоит тысячи слов.

Приведенные в Глоссарии единицы измерения соответствуют тем, которые рекомендованы для обеспечения международной сопоставимости. Некоторые страны, возможно, пожелают осуществлять сбор и представление данных в других единицах, используемых на национальном уровне.

Примечание:

Выделенные курсивом пояснительные замечания, которые приводятся под некоторыми определениями, приведены способствовать точному пониманию последних и облегчить заполнение вопросников странами. Непосредственно в определения эти замечания не входят.



Подготовку настоящей публикации координировали:

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)**

Alexander Blackburn

Palais des Nations CH-1211 Geneva 10

Эл. почта: blackburna@un.org

Интернет: www.unece.org/trans/

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

Mario Barreto

2 rue André Pascal F-75016 Paris

Эл. почта: Mario.Barreto@itf-oecd.org

Интернет: www.itf-oecd.org

ЕВРОСТАТ

Nikolaos Roubanis

Unit E-3 Transport Statistics

5, rue Alphonse Weicker L-2712 Luxembourg

Эл. почта: Nikolaos.Roubanis@ec.europa.eu

Интернет: <https://ec.europa.eu/eurostat>

Выражение признательности

Настоящее пятое издание Глоссария по статистике транспорта было подготовлено Межсекретариатской рабочей группой (МРГТранс.) в составе г-на Александера Блэкберна (ЕЭК ООН), г-на Натана Ментона (ЕЭК ООН), г-на Марио Барретто (МТФ), г-на Николаоса Рубаниса (Евростат) и г-на Ханса Стрелова (Евростат). Существенный вклад в процессе пересмотра и редакционной доработки Глоссария внесли г-н Паоло Болси (ГД МОТР), г-н Стефан Флок (ЕАБМ), г-н Войтех Экслер (ЖДАЕС), г-н Эрнест Годвард (ЖДАЕС), г-жа Мария Мелкерссон (аналитический центр «ТРАФА», Швеция), г-н Видар Лунд (Статистическое управление Норвегии), г-н Майкл Скрим (Статистическое управление Канады), а также компания «Артемис информейшн менеджмент» – Люксембург (г-жа Элеонора Хайдорн, г-н Кнут Утвик, г-н Марио Колантонио, г-жа Виржини Аттивиссимо, г-жа Мари-Ноэль Дитш, г-н Ричард Бутчарт и г-н Кристиан Вампера).

Консультации по различным главам были проведены с целым рядом национальных экспертов и представителей международных и неправительственных организаций. В число соответствующих стран входили Австрия, Канада (координаторы работы над главой по железнодорожному

транспорту), Германия, Греция, Ирландия, Латвия, Норвегия, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Эстония (координаторы работы над главой по морскому транспорту), Испания, Польша, Португалия, Российская Федерация, Сербия, Словения, Швеция (координаторы работы над главой по автомобильному транспорту), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция и Швейцария. Международные организации были представлены Международной автодорожной федерацией, Международным союзом железных дорог, Центральной комиссией судоходства по Рейну и Дунайской комиссией. В число привлекавшихся европейских специализированных учреждений входили Железнодорожное агентство Европейского союза, Европейское агентство по безопасности на море и Европейское агентство по безопасности воздушного транспорта. Существенный вклад в процесс пересмотра внес Генеральный директорат Европейской комиссии по мобильности и транспорту (ГД МОТР). Глоссарий в переработанном виде был рассмотрен и одобрен членами Рабочей группы ЕЭК ООН по статистике транспорта (WP.6) на ее сессии в июне 2018 года.



Содержание

А. Железнодорожный транспорт	9
A.I ИНФРАСТРУКТУРА	9
A.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА)	15
A.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ	21
A.IV ДВИЖЕНИЕ	23
A.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК	25
A.VI ПРОИСШЕСТВИЯ	30
Б. Автомобильный транспорт	37
B.I ИНФРАСТРУКТУРА	37
B.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА)	40
B.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ	51
B.IV ДВИЖЕНИЕ	53
B.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК	55
B.VI ПРОИСШЕСТВИЯ	60
С. Внутренний водный транспорт	67
C.I ИНФРАСТРУКТУРА	67
C.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (СУДА)	70
C.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ	73
C.IV ДВИЖЕНИЕ	74
C.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК	76
C.VI ПРОИСШЕСТВИЯ	81
Д. Трубопроводный транспорт	87
D.I/II ИНФРАСТРУКТУРА/ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	87
D.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ	89
D.IV/V ДВИЖЕНИЕ/ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК	89
Е. Морской транспорт	95
E.I ИНФРАСТРУКТУРА	95
E.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (СУДА)	98
E.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ	103
E.IV ДВИЖЕНИЕ	105
E.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК	107
E.VI ПРОИСШЕСТВИЯ	113
Ф. Воздушный транспорт	119
F.I ИНФРАСТРУКТУРА	119
F.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ВОЗДУШНОЕ СУДНО)	121
F.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ	122
F.IV ДВИЖЕНИЕ	124
F.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК	129
F.VI ПРОИСШЕСТВИЯ	134



G. Интермодальные грузовые перевозки	139
G.I ВВЕДЕНИЕ	139
G.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	141
H. Потребление энергии	149
H.I ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ ЭНЕРГИИ	149
H.II ЭНЕРГОНОСИТЕЛИ	149
H.III ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ В СЕКТОРЕ ТРАНСПОРТА	151
I. Воздействие транспорта на окружающую среду	157
I.I ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ (ПГ)	157
I.II ВЫБРОСЫ ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ ВОЗДУХА	157
I.III ШУМ	158
I.IV ФРАГМЕНТАЦИЯ ЛАНДШАФТНОГО ПОКРОВА	159
J. Пассажирская мобильность	163
J.I ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И МОБИЛЬНОСТЬ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯХ НА КОРОТКИЕ РАССТОЯНИЯ (до 300 км)	163
J.II ПОЕЗДКИ НА СРЕДНИЕ И ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ С ОСТАНОВКОЙ НА НОЧЬ	164
J.III ГОРОДСКАЯ ЗОНА И ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ	165
Условные обозначения и сокращения	169
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ	169
КЛАССИФИКАЦИИ И НОМЕНКЛАТУРЫ	169
СОКРАЩЕНИЯ	169
ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ	170

A

Железнодорожный транспорт



А. Железнодорожный транспорт

А.1 ИНФРАСТРУКТУРА

А.1-01 РЕЛЬСОВЫЙ ПУТЬ

Пара рельсов, по которым могут передвигаться железнодорожные транспортные средства и которые содержатся и обслуживаются управляющим инфраструктурой. Исключаются линии метро, трамвайные пути и линии городского легкорельсового транспорта.

В рамках отчетности ЕС из совокупной протяженности железнодорожных рельсовых путей также исключаются:

- линии, обслуживающие исключительно туристические и историко-культурные поезда;
- линии, предназначенные исключительно для обслуживания шахт, лесозаготовок или других промышленных или сельскохозяйственных объектов, закрытые для движения общественного транспорта;
- частные железнодорожные линии, закрытые для движения общественного транспорта и образующие функционально обособленные (т. е. автономные) сети;
- частные железнодорожные линии, используемые для собственных грузовых перевозок или для некоммерческих пассажирских перевозок, а также узкоколейные железнодорожные пути, иногда используемые тяжелыми железнодорожными транспортными средствами для сообщения или транзита.



А.1-01.1 ОСНОВНОЙ/ГЛАВНЫЙ ПУТЬ

Путь, обеспечивающий непрерывность линии на всем протяжении и предназначенный для движения поездов между станциями или местностями, указанными в расписаниях, дорожных ведомостях, рабочих графиках или других указателях/публикациях в качестве независимых пунктов отправления или прибытия для перевозки пассажиров или грузов.

А.1-01.2 ПРОЧИЕ ПУТИ

Все другие пути, кроме основных/главных:

- пути, содержащиеся и обслуживаемые, но не эксплуатируемые управляющим инфраструктурой;
- вспомогательные пути, не служащие для движения поездов, в том числе подъездные железнодорожные пути.

Исключаются пути при объектах сервисного обслуживания, не используемые для движения поездов. Границей объекта сервисного обслуживания является пункт, который покидающее этот объект железнодорожное транспортное средство не может пройти без получения разрешения на въезд на магистраль или другую аналогичную линию. Такой пункт обычно обозначается специальным сигналом.

К объектам сервисного обслуживания относятся пассажирские вокзалы, находящиеся на них здания и другие сооружения; грузовые терминалы; сортировочные станции и пункты формирования составов, включая маневровые средства; складские подъездные пути; депо и ремонтные мастерские; другие технические объекты, включая очистные и моечные сооружения; связанные с железнодорожной деятельностью технические средства и сооружения морских и внутренних портов; разгрузочное хозяйство; заправочные станции и системы подачи топлива.



A.I-02 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ

Линия сообщения, представляющая собой рельсовый путь и предназначенная исключительно для железнодорожных транспортных средств, которая содержится и обслуживается для цели обеспечения движения поездов.

Железнодорожная линия состоит из одного или нескольких расположенных рядом рельсовых путей (см. определение А.I-01 «Рельсовый путь») с учетом соответствующих критериев исключения.

Исключение составляют:

- отрезки пути, приходящиеся на дороги или водные преграды, даже если по этим маршрутам перемещается подвижной состав, например, на специальных вагоновозах или железнодорожных паромах.



A.I-02.1 МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ

Железнодорожные линии, содержащиеся, обслуживаемые и эксплуатируемые для цели обеспечения движения поездов.

Совокупная протяженность основных железнодорожных линий на территории страны соответствует ее железнодорожной сети.

A.I-02.2 ПРОЧИЕ ЛИНИИ

Все другие линии, кроме магистральных, включая линии, которые содержатся и обслуживаются для целей возможного использования в будущем, но не эксплуатируются.

A.I-03 ОБЫЧНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ

Магистральная железнодорожная линия, не подпадающая под классификацию «высокоскоростной железнодорожной линии».

A.I-04 ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ

Магистральная железнодорожная линия, обеспечивающая на ее основных участках движение со скоростью не менее 200 км/ч в случае модернизированных линий и 250 км/ч – в случае специально построенных линий.



A.I-04.1 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ

Линия, которая специально построена для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью не менее 250 км/ч.

Высокоскоростные линии могут включать примыкающие пути, в частности подъездные участки пути с расположенными на них центральными городскими станциями, где скорость движения может регулироваться с учетом местных условий.

Включаются линии, на которых к существующим, но не модернизированным рельсовым путям, были добавлены новые пути.

A.I-04.2 МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ

Обычная железнодорожная линия, которая специально модернизирована для обеспечения на ее основных участках движения со скоростью не менее 200 км/ч.

Они включают специально модернизированные высокоскоростные линии, которые имеют особые характеристики в силу топографических, рельефных или градостроительных ограничений и на которых скорость должна регулироваться применительно к каждому случаю.

A.I-05 МЕТРО/ПОДЗЕМКА

Электрическая железная дорога главным образом для городской перевозки пассажиров, отличающаяся большой пропускной способностью и очень интенсивным движением поездов. Метро также характеризуется частым расположением станций.

Известно также как «подземка», «городская железная дорога», «рельсовый городской транспорт», «скоростной транспорт», «метро» или «метрополитен». Такие линии метро не учитываются как рельсовые пути или железнодорожные линии.



A.I-06 ЛИНИЯ УЗКОКОЛЕЙНОГО/ЛЕГКОРЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА

Железнодорожная линия, предназначенная в основном для городской и междугородной перевозки пассажиров, часто электрифицированная. Характеризуется более низкой скоростью движения и более частыми остановками по сравнению с обычной железнодорожной линией.

По сравнению с метро на легкорельсовом транспорте используются более легкие конструкции, он предназначен для меньших объемов движения и обычно для более низких скоростей. Как правило, энергоснабжение происходит от воздушных линий электропередачи посредством контактного провода или токоприемника. Иногда трудно провести четкое различие между легкорельсовым транспортом и трамваями; трамваи обычно не отделены от потоков автомобильного движения, тогда как легкорельсовый транспорт может быть отделен от других систем.



Линии узкоколейного городского транспорта не учитываются как рельсовые пути или железнодорожные линии.

A.I-07 ТРАМВАЙНАЯ ЛИНИЯ (ТРАМВАЙ)

Железнодорожная линия, существующая и хорошо интегрированная в систему городского транспорта. Трамваи приводятся в движение за счет электроэнергии либо работы дизельного мотора; в частности это касается специальных дорожных транспортных средств, передвигающихся по рельсам.

Известна также как троллейная линия или трамвайный путь.





A

Железнодорожный транспорт

A.I-08 ПОДЪЕЗДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ

Железнодорожные пути, отходящие от главных железнодорожных путей/магистральных линий.

Протяженность подъездных железнодорожных путей включается в протяженность железнодорожных путей, если подъездные пути являются общедоступными и управляются управляющим инфраструктурой, за исключением частных подъездных железнодорожных путей.

A.I-09 ЧАСТНЫЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ

Частные объекты железнодорожной инфраструктуры, соединяющие погрузочно-разгрузочное хозяйство (обычно промышленные и другие производственные площадки) с сетью железных дорог общего пользования.

A.I-10 СОРТИРОВОЧНАЯ СТАНЦИЯ

Площадка, специально оборудованная несколькими рельсовыми путями или иным оборудованием для сортировочных операций (маневров) железнодорожного подвижного состава.

В некоторых случаях также используется термин «сортировочный парк».



A.I-11 РАЗЪЕЗД

Пункт остановки в пути следования, обычно используемый для транзита пассажиров и функционирующий без обслуживающего персонала.

В некоторых случаях также используется термин «остановочный пункт».



A.I-12 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

Железнодорожное учреждение, служащее для посадки и высадки пассажиров и/или погрузки и разгрузки грузов, для формирования, распределения, приемки и временного содержания поездов и/или содержания и формирования подвижного состава.

Исключаются разъезды.

В некоторых случаях также используется термин «железнодорожная станция».



A.I-12.1 ПАССАЖИРСКИЙ ВОКЗАЛ

Железнодорожный вокзал для обслуживания пассажирских перевозок, оборудованный специальными приспособлениями для доступа пассажиров и предоставления сопутствующих услуг.



A.I-12.2 ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ

Железнодорожная станция, используемая исключительно или преимущественно для погрузки и разгрузки грузов, для формирования, распределения, приемки и временного содержания поездов и/или содержания и формирования подвижного состава.

A.I-13 ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ

См. G.I-10.

A.I-14 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД

Любое пересечение между дорогой и железнодорожными путями, разрешенное управляющим инфраструктурой и доступное для общественных или частных пользователей дорог.

Исключаются проходы между платформами в пределах станции, а также проходы по путям, предназначенные исключительно для использования работниками.

В некоторых случаях также используется термин «пересечение в одном уровне».

A.I-14.1 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД С УЗП

Железнодорожный переезд, на котором пользователи защищены от приближающегося поезда или предупреждены об этом с помощью устройств, приводимых в действие, когда пользователю небезопасно пересекать переезд.

Задача с использованием физического устройства включает:

- полушилагбаум или полный шлагбаум;
- ворота.

Предупреждение с использованием стационарного оборудования на железнодорожных переездах включает:

- видимые устройства: огни;
- звуковые устройства: колокола, сирены, клаксоны и т. д.

Железнодорожные переезды с УЗП классифицируются следующим образом:

- a) с ручным управлением: железнодорожный переезд, на котором система защиты или предупреждения пользователей приводится в действие вручную работником железнодорожного транспорта;
- b) автоматические с системой предупреждения пользователей: железнодорожный переезд, на котором система предупреждения пользователей приводится в действие при приближении поезда;
- c) автоматические с системой защиты пользователей: железнодорожный переезд, на котором система защиты пользователей приводится в действие при приближении поезда. К ним относятся железнодорожные переезды с системами защиты и предупреждения;
- d) с системой защиты со стороны рельсового пути: железнодорожный переезд, на котором система сигнализации или другая поездная система защиты позволяет поезду продолжать движение, если на железнодорожном переезде в полной мере обеспечена защита пользователей и отсутствуют какие-либо препятствия.

В некоторых случаях также используется термин «пересечение в одном уровне с УЗП».



A

Железнодорожный транспорт

A.I-14.2 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД БЕЗ УЗП

Железнодорожный переезд без какой-либо системы предупреждения или защиты, приводимой в действие, когда пользователю небезопасно пересекать переезд.

В некоторых случаях также используется термин «пересечение в одном уровне без УЗП».



A.I-15 ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫЙ ПУТЬ

Путь, снабженный воздушным контактным проводом или контактным рельсом для обеспечения электрической тяги. В настоящее время используются следующие виды электрического тока:

переменный ток	25 000 В, 50 Гц
	15 000 В, 16 2/3 Гц
постоянный ток	3 000 В
	1 500 В
	750 В
	660 В
	630 В.



A.I-15.1 ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННАЯ ЛИНИЯ

Линия с по крайней мере одним электрифицированным рельсовым путем.

A.I-16 ШИРИНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕИ

Ширина колеи: наименьшее расстояние между двумя рельсами, измеренное между внутренними краями головок рельсов.

По этому параметру различают железнодорожную дорогу с широкой (более 1 435 мм), нормальной (1 435 мм) и узкой (менее 1 435 мм) колеей.



A.I-17 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ГАБАРИТ ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ

Очертание контура, через который должны проходить железнодорожное транспортное средство и его груз, с учетом туннелей и путевых препятствий.

A.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА)

A.II-01 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Подвижное оборудование, передвигающееся исключительно по рельсам, которое либо использует собственную тягу (тяговые транспортные средства), либо буксируется другим транспортным средством (пассажирские вагоны, прицепные вагоны моторвагонного поезда, багажные и товарные вагоны).

В статистические данные хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте включаются следующие транспортные средства:

- все железнодорожные транспортные средства, принадлежащие хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, а также средства, взятые им внаем и фактически находящиеся в его распоряжении, включая те транспортные средства, которые ремонтируются или ожидают ремонта либо содержатся в парке в рабочем или нерабочем состоянии, а также иностранные транспортные средства, находящиеся в распоряжении этого хозяйствующего субъекта, и его транспортные средства, временно находящиеся в порядке обычной эксплуатации за границей;
- товарные вагоны, принадлежащие частным владельцам, т. е. товарные вагоны, не принадлежащие хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, но допущенные к перевозкам за счет этого субъекта при соблюдении указанных условий, а также товарные вагоны, отданные этим хозяйствующим субъектом внаем третьим сторонам и эксплуатируемые в качестве товарных вагонов, принадлежащих частным владельцам.

Из статистических данных хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте исключаются транспортные средства, которые не находятся в его распоряжении, т. е.

- иностранные транспортные средства или транспортные средства, не принадлежащие хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, которые эксплуатируются в железнодорожной сети;
- транспортные средства, которые отданы внаем или каким-либо иным образом переданы в распоряжение других хозяйствующих субъектов на железнодорожном транспорте;
- транспортные средства, зарезервированные исключительно для технических перевозок или предназначенные для продажи, передачи на слом или списания.

A.II-02 ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для движения со скоростью не менее 250 км/ч по специализированным высокоскоростным железнодорожным линиям.

A.II-03 ОБЫЧНОЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Любое железнодорожное транспортное средство, которое специально не предназначено для движения по специализированным или модернизированным высокоскоростным линиям, но все же способно развивать максимальную техническую скорость приблизительно 200 км/ч.

A.II-04 ПОЕЗДНАЯ СЕКЦИЯ

Функционально неделимый блок, состоящий из автомотрисы (автомотрис) и прицепного(ых) вагона(ов) либо из локомотива(ов) и пассажирского(их) железнодорожного(ых) транспортного(ых) средства (средств).

A.II-05 МНОГОСЕКЦИОННЫЙ ПОЕЗД

Состав из автомотрисы (автомотрис) и прицепного(ых) вагона(ов) либо из локомотива(ов) и пассажирского(их) железнодорожного(ых) транспортного(ых) средства (средств), который в сцепке с другой составной единицей может управляться одного поста управления.



A

Железнодорожный транспорт

A.II-06 ТЯГОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Транспортное средство, оборудованное первичным двигателем и двигателем или только двигателем и предназначено либо для буксировки других транспортных средств («локомотив»), либо для буксировки других транспортных средств и перевозки пассажиров и/или грузов («автомотриса»).

A.II-07 ЛОКОМОТИВ

Тяговое транспортное средство, используемое для буксировки железнодорожных транспортных средств, но не предназначенное для несения полезной нагрузки и при обычных условиях эксплуатации допускающее возможность его отцепления.

Типы локомотивов:

- Электровоз:

Локомотив с одним или несколькими электродвигателями, питаемыми электрическим током, подводимым главным образом по контактному проводу или контактному рельсу либо поступающим от находящихся на локомотиве аккумуляторов.

К категории электровозов относятся оборудованные таким образом локомотивы, снабженные также энергетической установкой (дизельной или иной) для питания током электродвигателя, когда этот ток нельзя получать от контактного провода или контактного рельса.

- Тепловоз:

Локомотив, основным источником энергии которого является дизельный двигатель, независимо от типа установленной передачи.

Однако дизель-электрические локомотивы, оборудованные не только для получения электроэнергии, подводимой по контактному проводу или по контактному рельсу, но также дизельным двигателем (локомотивы с бимодальным приводом), относятся к категории электровозов.

К категории тепловозов относятся дизель-электрические локомотивы, приводимые в движение электродвигателями и получающие электроэнергию от дизель-генераторной установки.

- Паровоз:

Цилиндровый или турбинный локомотив, источником энергии которого является пар, независимо от вида используемого топлива.

A.II-08 МАНЕВРОВЫЙ ТЕПЛОВОЗ

Тяговая транспортная единица, предназначенная для использования на маневровых путях, на сортировочных станциях и в депо.

В некоторых случаях также используется термин «маневровый локомотив».



A.II-09 АВТОМОТРИСА

Тяговое железнодорожное транспортное средство, сконструированное для перевозки по железной дороге пассажиров или грузов.

Определение различных категорий локомотивов (электровозы, тепловозы) применяется с соответствующими изменениями к автомотрисам.

Блок, состоящий из автомотрис и прицепных вагонов мотор-вагонного поезда, может называться:

- «многосекционным», если он модульного типа;
- «поездной секцией», если он стационарного типа.

В статистике тяговых транспортных средств каждая автомотриса в неразъемной секции учитывается отдельно; в статистике пассажирских транспортных средств и грузовых транспортных средств каждый кузов, оборудованный для перевозки пассажиров или грузов (в тяговом и нетяговом исполнении), учитывается в качестве одной единицы. Вне зависимости от наличия кабины водителя, любая транспортная единица, способная развивать тяговое усилие, должна рассматриваться как тяговое транспортное средство. Если две автомотрисы имеют общую тяговую тележку, то обе рассматриваются как тяговое транспортное средство.

A.II-10 ПАССАЖИРСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Железнодорожное транспортное средство для перевозки пассажиров, даже если в нем имеется одно или несколько специальных отделений или специальных мест для багажа, грузовых мест, почты и т. д.

К этим транспортным средствам относятся такие специальные транспортные средства, как спальные вагоны, вагоны-салоны, вагоны-рестораны, санитарные вагоны и багажные вагоны с погруженными на них сопровождаемыми пассажирскими дорожными транспортными средствами. Каждое отдельное транспортное средство неразъемной секции для перевозки пассажиров учитывается в качестве пассажирского железнодорожного транспортного средства. В эту категорию включены автомотрисы, предназначенные для пассажирских перевозок.

A.II-11 ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО МЕТРОПОЛИТЕНА

Железнодорожное электротранспортное средство, предназначенное для использования на линиях метрополитена.

Обычно снабжается током от третьего контактного рельса.

A.II-12 ТРАМВАЙ (ВНУТРИГОРОДСКОЕ СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ)

Пассажирское или грузовое дорожное транспортное средство, которое предназначено для перевозки более девяти сидящих человек (включая водителя) либо для перевозки грузов, передвигается по рельсам и соединено с электрическими проводами либо приводится в движение с помощью дизельного двигателя. Трамвайная линия, как правило, интегрирована в городскую дорожную сеть.

См. также определение B.II-18.

A.II-13 ТРАМВАЙ-ЭЛЕКТРИЧКА

Пассажирское транспортное средство, способное передвигаться как по трамвайным линиям, так и по железной дороге.

A.II-14 ЛЕГКОРЕЛЬСОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для использования на узкоколейных линиях.



A.II-15 ПРИЦЕПНОЙ ВАГОН МОТОРВАГОННОГО ПОЕЗДА

Нетяговое пассажирское железнодорожное транспортное средство, сцепленное с одной или несколькими автомотрисами.

Транспортные средства, использующиеся для грузовых перевозок, даже если они буксируются автомотрисой, считаются товарными вагонами.

A.II-16 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ВАГОН

Пассажирское железнодорожное транспортное средство, за исключением автомотрисы или прицепного вагона моторвагонного поезда.



A.II-17 ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ: СИДЯЧИЕ И СПАЛЬНЫЕ МЕСТА

Число сидячих и/или спальных мест, имеющихся в пассажирском транспортном средстве, когда оно используется по назначению.

Из этой категории исключаются места в вагонах-ресторанах и купе-буфетах.

A.II-18 ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ: СТОЯЧИЕ МЕСТА

Число разрешенных стоячих мест, имеющихся в пассажирском транспортном средстве, когда оно используется по назначению.

A.II-19 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БАГАЖНЫЙ ВАГОН

Нетяговое железнодорожное транспортное средство, входящее в состав пассажирских или грузовых поездов и используемое поездной бригадой также для перевозки багажа, грузовых мест, велосипедов, сопровождаемых пассажирских дорожных транспортных средств и т. д.

Транспортные средства, имеющие одно или несколько купе для пассажиров, учитываются не в качестве багажных вагонов, а в качестве пассажирских железнодорожных транспортных средств. Почтовые вагоны считаются багажными вагонами, если они не имеют купе для пассажиров.

В некоторых случаях также используется термин «грузопассажирский вагон».



A.II-20 ТОВАРНЫЙ ВАГОН

Железнодорожное транспортное средство, обычно предназначено для перевозки грузов.

В некоторых случаях также используется термин «грузовой вагон».

**A.II-21 ТОВАРНЫЙ ВАГОН, ПРИНАДЛЕЖАЩИЙ ХОЗЯЙСТВУЮЩЕГО СУБЪЕКТУ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Любой товарный вагон, принадлежащий хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте.

Из этой категории исключаются товарные вагоны, принадлежащие частным владельцам.

В некоторых случаях также используется термин «железнодорожный вагон».

A.II-22 ТОВАРНЫЙ ВАГОН, ПРИНАДЛЕЖАЩИЙ ЧАСТНОМУ ВЛАДЕЛЬЦУ

Вагон, не принадлежащий хозяйствующему субъекту на железнодорожном транспорте, но находящийся в его распоряжении и допущенный к перевозкам за его счет при соблюдении указанных условий, либо товарный вагон, отданный хозяйствующим субъектом на железнодорожном транспорте внаем третьим сторонам.

В некоторых случаях также используется термин «частный вагон».

A.II-23 КРЫТЫЙ ВАГОН

Товарный вагон, характеризуемый закрытой конструкцией (сплошные стенки до самого верха и крыша) и безопасностью, которую он обеспечивает перевозимым в нем грузам (возможность закрытия вагона на замок и опломбирования).

В эту категорию включаются товарные вагоны с открывающейся крышей, а также изотермические и отапливаемые вагоны и вагоны-ледники.

В некоторых случаях также используется термин «зарытый вагон».

A.II-24 ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ ВАГОН

Крытый вагон, кузов которого имеет термоизолирующие стенки, двери, пол и крышу, что ограничивает теплообмен между внутренней и наружной поверхностью кузова таким образом, чтобы по общему коэффициенту теплопередачи (коэффициент K) транспортное средство могло быть отнесено к одной из двух следующих категорий:

- IN = обычное изотермическое транспортное средство, характеризующееся коэффициентом K , не превышающим $0,7 \text{ Вт}/\text{м}^2\cdot^\circ\text{C}$;
- IR = изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией, характеризующееся коэффициентом K , не превышающим $0,4 \text{ Вт}/\text{м}^2\cdot^\circ\text{C}$.

Вагон для перевозки скоропортящихся грузов (мяса, рыбы, масла и жиров, овощей, фруктов и т. д.).

В зависимости от способа охлаждения и подогрева различают вагоны-рефрижераторы (с машинным охлаждением и электрическим подогревом) и вагоны-ледники (с охлаждением водяным льдом или льдосоляной смесью и подогревом от временных печей).

В некоторых случаях также используется термин «изолированный вагон».

A.II-24.1 ВАГОН-ЛЕДНИК («РИФЕР»)

Изотермический вагон, в котором используется источник холода. К источникам холода относятся:

- естественный лед с добавлением или без добавления соли;



- эвтектические плиты; сухой лед с приспособлением, позволяющим регулировать его сублимацию, или без такового;
- сжиженные газы с устройством для регулирования испарения или без такового, не являющимся механической или «абсорбционной» установкой.

Такой вагон позволяет при средней наружной температуре +30 °C понижать температуру внутри порожнего кузова и затем ее поддерживать с помощью соответствующих хладагентов и устройств:

- на уровне не более +7 °C для класса А;
- на уровне не более –10 °C для класса В;
- на уровне не более –20 °C для класса С; и
- на уровне не более 0 °C для класса D.

A.II-24.2 ВАГОН-РЕФРИЖЕРАТОР

Изотермический вагон, имеющий индивидуальную либо общую для нескольких транспортных единиц холодильную установку. К холодильным установкам относятся:

- механический компрессор;
- «абсорбционная» установка.

Вагон-рефрижератор позволяет при средней наружной температуре +30 °C понижать температуру внутри порожнего кузова и затем постоянно поддерживать ее на заданном уровне согласно приводимым ниже нормам:

- класс А. Холодильная установка должна обеспечивать поддержание внутри вагона температуры в диапазоне от +12 °C до 0 °C включительно;
- класс В. Холодильная установка должна обеспечивать поддержание внутри вагона температуры в диапазоне от +12 °C до –10 °C включительно;
- класс С. Холодильная установка должна обеспечивать поддержание внутри вагона температуры в диапазоне от +12 °C до –20 °C включительно.

В некоторых случаях также используется термин «изотермический вагон с машинным охлаждением».

A.II-24.3 ОТАПЛИВАЕМЫЙ ВАГОН

Изотермический вагон, имеющий отопительную установку.

- Класс А. Отопительное оборудование, используемое в случаях, когда средняя наружная температура составляет –10 °C;
- класс В. Отопительное оборудование, используемое в случаях, когда средняя наружная температура составляет –20 °C.

A.II-25 ПОЛУВАГОН

Вагон без крыши с неоткидными бортами высотой более 60 см.

В некоторых случаях также используется термин «полувагон с высокими стенками кузова».

A.II-26 ВАГОН-ПЛАТФОРМА

Вагон без крыши и бортов, вагон без крыши с бортами высотой не более 60 см или опрокидывающаяся платформа обычного либо специального типа.

В некоторых случаях также используется термин «железнодорожная платформа».

A.II-27 ВАГОН-ЦИСТЕРНА

Вагон, сконструированный для перевозки больших объемов жидкости или газа.

В некоторых случаях также используется термин «железнодорожная цистерна».

A.II-28 БУНКЕРНЫЙ ВАГОН

Вагоны для перевозки навалом сыпучих грузов, например цемента, муки, гипса и т. д.

A.II-29 ВАГОН ДЛЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

См. G.II-12.

В некоторых случаях также используется термин «интермодальный вагон-платформа».

**A.II-30 ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ВАГОНА**

Грузоподъемность вагона – разрешенный максимальный вес грузов, которые могут в нем перевозиться.

A.II-31 ВОЗРАСТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Количество лет с момента первой регистрации железнодорожного транспортного средства независимо от страны регистрации.

A.II-32 МАГЛЕВ

Поезд на магнитной подушке, удерживаемый над полотном дороги, управляемый и приводимый в движение силой электромагнитного поля.

A.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ**A.III-01 ХОЗЯЙСТВУЮЩИЙ СУБЪЕКТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Любой частный или государственный хозяйствующий субъект, функционирующий главным образом в качестве оператора железнодорожных перевозок, в качестве управляющей инфраструктурой либо комплексной компании.

В эту категорию следует включать *хозяйствующие субъекты, основной вид деятельности которых не связан с железными дорогами, если они имеют относительно большую долю на рынке железнодорожных перевозок. Следует регистрировать только виды деятельности, связанные с железными дорогами.*

A.III-02 ОПЕРАТОР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК/ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Лицензированный государственный или частный транспортный оператор, предоставляющий услуги по перевозке грузов и/или пассажиров по железной дороге.

В эту категорию включены все транспортные операторы, располагающие тяговыми возможностями/предоставляющие такие возможности. Исключаются операторы железнодорожных перевозок, функционирующие полностью или главным образом на промышленных и аналогичных объектах, в том числе в портах, и операторы железнодорожных перевозок, которые предоставляют главным образом местные туристические услуги, как, например, железные дороги, на которых эксплуатируются сохранившиеся классические паровозы.

В некоторых случаях также используется термин «железнодорожная компания».



A.III-03 УПРАВЛЯЮЩИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Любая компания или любой орган, отвечающая(ий), в частности, за создание, содержание и техническое обслуживание железнодорожной инфраструктуры, включая управление движением поездов, контрольно-диспетчерское управление и сигнализацию.

В некоторых случаях также используется термин «оператор».

A.III-04 КОМПЛЕКСНАЯ КОМПАНИЯ

Оператор железнодорожных перевозок, являющийся также управляющим инфраструктурой.

A.III-05 ДОХОДЫ ОТ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Суммарная выручка от предоставления железнодорожно-транспортных услуг за отчетный период; не включает прочие доходы, такие как поступления от организации питания в поездах, обслуживания на вокзалах/станциях и предоставления услуг в вагоне поезда.

A.III-06 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Капитальные затраты на новую железнодорожную инфраструктуру или расширение уже существующих железных дорог, включая реконструкцию, обновление (производимые на действующих объектах инфраструктуры крупные работы по замещению и переоборудованию, не сказывающиеся на ее общей эффективности) и модернизацию (крупные работы по модификации, направленные на повышение изначальной эффективности или пропускной способности инфраструктуры).

Инфраструктура включает землю, верхнее строение пути, здания, мосты и тунNELи, а также связанные с ними стационарные объекты, устройства и установки (сигнализация, телекоммуникации, контактная сеть, электрические подстанции и т. д.), в отличие от подвижного состава.

A.III-07 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Капитальные затраты на приобретение новых железнодорожных транспортных средств или модернизацию уже существующих.

A.III-08 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Некапитальные затраты на поддержание существующей железнодорожной инфраструктуры в первоначальном состоянии и на обеспечение ее расчетной пропускной способности.

A.III-09 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Некапитальные затраты на поддержание железнодорожных транспортных средств в рабочем состоянии без улучшения их эксплуатационных характеристик или увеличения их грузоподъемности/вместимости.

A.III-10 ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Расчетная денежная оценка, отражающая текущий запас материальных инфраструктурных активов железнодорожного транспорта.

Для статистических целей рекомендуется использовать чистую стоимость основного капитала, в которой учитывается амортизация.

Существуют различные методы определения чистой стоимости активов, такие как «метод восстановительной стоимости» или «метод непрерывной инвентаризации (МИ)».

A.IV ДВИЖЕНИЕ

A.IV-01 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Любое движение железнодорожного транспортного средства по эксплуатационным линиям.

Если какое-либо железнодорожное транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).

A.IV-02 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Любое движение железнодорожных транспортных средств по магистралям в пределах национальной территории, независимо от страны, в которой эти транспортные средства зарегистрированы.

A.IV-03 МАНЕВРОВАЯ РАБОТА

Операция по передвижению железнодорожного транспортного средства или группы железнодорожных транспортных средств в пределах железнодорожной станции или иных железнодорожных объектов (депо, мастерских, сортировочной станции и т. д.).

A.IV-04 РЕЙС ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Любое передвижение железнодорожного транспортного средства из указанного пункта отправления в указанный пункт назначения.

Рейс может подразделяться на ряд участков или этапов.

A.IV-05 ПОЕЗД

Одно или несколько железнодорожных транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами либо автомотрисами, или одиночная автомотриса, двигающаяся под определенным номером либо под отдельным обозначением между конкретным исходным пунктом и конкретным конечным пунктом, включая одиночный локомотив, т.е. локомотив, осуществляющий самостоятельное движение.

A.IV-06 ТИПЫ ПОЕЗДОВ

Основными категориями являются:

- грузовой (товарный) поезд: предназначенный для перевозки грузов поезд, состоящий из одного или нескольких товарных вагонов и, в соответствующих случаях, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными;
- пассажирский поезд: предназначенный для перевозки пассажиров поезд, состоящий из одного или нескольких пассажирских железнодорожных транспортных средств и, в соответствующих случаях, из багажных вагонов, передвигающихся либо порожняком, либо загруженными;
- смешанный поезд: поезд, состоящий из пассажирских железнодорожных транспортных средств и товарных вагонов;
- прочие поезда: поезда, осуществляющие движение только по требованию хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте и эксплуатируемые без осуществления каких-либо выплат третьим сторонам.

К подкатегориям пассажирских поездов относятся:

- туристические поезда: пассажирские поезда, не предназначенные для практических перевозок, а служащие в основном для туристических, развлекательных и/или образовательных целей, включая историко-культурные поезда;*
- историко-культурные поезда: предназначены для использования в качестве «живых» музеев или достопримечательностей в туристических, развлекательных и/или образовательных целях.*



A.IV-07 ПОЕЗДО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая передвижению поезда на расстояние в один километр.

Под расстоянием подразумевается фактически пройденное расстояние.

A.IV-08 ТЯГОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая любому передвижению тягового транспортного средства на расстояние в один километр.

В эту категорию включаются одиночные тяговые транспортные средства (без груза). Исключаются маневровые операции.

A.IV-09 БУКСИРУЕМОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая любому передвижению буксируемого транспортного средства на расстояние в один километр.

Включается движение автомотрис. Исключаются маневровые операции.

A.IV-10 ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одной тонны груза в товарном вагоне на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых этот вагон первоначально предназначался.

Следует учитывать расстояние фактического пробега. Исключаются маневровые и другие аналогичные операции.

A.IV-11 ВАГОНО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая любому передвижению одного груженого или порожнего товарного вагона на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние фактического пробега (каждое государство ведет учет пробега по своей территории). Исключаются маневровые и другие аналогичные операции. Учитываются все пробеги вагонов, независимо от того, кто является собственником вагона.

A.IV-12 ПРЕДЛАГАЕМОЕ МЕСТО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного места в пассажирском железнодорожном транспортном средстве на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых это транспортное средство первоначально предназначалось.

Следует учитывать расстояние фактического пробега. Исключаются маневровые и другие аналогичные операции.

A.IV-13 БУКСИРУЕМЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТР БРУТТО-БРУТТО

Единица измерения, соответствующая передвижению на расстояние в один километр одной тонны массы железнодорожного транспортного средства, включая массу тягового транспортного средства.

Включается общая масса тяговой единицы, буксируемого железнодорожного транспортного средства и его груза. Исключается масса пассажиров и их багажа. Исключаются маневровые и другие аналогичные операции.

A.IV-14 БУКСИРУЕМЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТР БРУТТО

Единица измерения, соответствующая передвижению на расстояние в один километр одной тонны массы буксируемых транспортных средств (автомотрис) и их груза.

Включается масса автомотрис, но исключается масса локомотивов. Исключается масса пассажиров и их багажа. Исключаются маневровые и другие аналогичные операции.

A.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

A.V-01 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Любая перевозка грузов и/или пассажиров на железнодорожном транспортном средстве по данной железнодорожной сети.

Если какое-либо железнодорожное транспортное средство перевозится на другом железнодорожном транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).

A.V-02 НАЦИОНАЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Железнодорожная перевозка между двумя пунктами (пунктом погрузки/посадки и пунктом разгрузки/высадки), находящимися в одной и той же стране.

Эта перевозка может включать транзитную перевозку через вторую страну.

В некоторых случаях также используется термин «внутренняя железнодорожная перевозка».

A.V-03 МЕЖДУНАРОДНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Железнодорожная перевозка между пунктом (погрузки/посадки или разгрузки/высадки) в одной стране и пунктом (погрузки/посадки или разгрузки/высадки) в другой стране.

Эта перевозка может включать транзитную перевозку через одну или несколько дополнительных стран.

Во избежание двойного счета каждая страна ведет учет пассажиро-километров либо тонно-километров только на своей территории. Количество пассажиров или объем перевезенных грузов подсчитывается по каждой стране.





A.V-04 ТРАНЗИТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Железнодорожная перевозка по стране между двумя пунктами (пунктом погрузки/посадки и пунктом разгрузки/высадки), находящимися за пределами этой страны.

Операции, включающие в себя смену железнодорожной колеи между двумя колеями в одной стране, считаются транзитной операцией, а не разгрузкой и погрузкой.

Транзитной перевозкой не считаются транспортные операции, предусматривающие погрузку/посадку на или разгрузку/высадку из железнодорожного транспортного средства на границе этой страны с другого/на другой вид транспорта, например транзит между железнодорожным и морским транспортом в портах.

A.V-05 ПАССАЖИР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Любое лицо, за исключением членов поездной бригады, совершающее поездку на железнодорожном транспорте.

Исключаются пассажиры, совершающие поездку только на паромах или автобусах, эксплуатируемых железной дорогой.

Включаются также пассажиры, за перевозку которых железнодорожное предприятие не взимает плату.

Исключаются безбилетные пассажиры, посторонние лица на грузовых поездах и «зацеперы» на пассажирских поездах.

A.V-06 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (П-КМ)

Единица измерения, соответствующая перевозке по железной дороге одного пассажира на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние, которое фактически проехал пассажир в данной сети. Во избежание двойного счета каждая страна ведет учет показателя п-км только на своей территории. Если это расстояние неизвестно, то следует учитывать расстояние, за которое фактически взимается плата, или оценочное расстояние.

A.V-07 ПАССАЖИР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ПОСАДКУ

Пассажир, совершивший посадку в железнодорожное транспортное средство с целью поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного железнодорожного транспортного средства на другое, независимо от оператора железнодорожных перевозок, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из железнодорожного транспортного средства с последующей посадкой на железнодорожное транспортное средство.

A.V-08 ПАССАЖИР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ВЫСАДКУ

Пассажир, высаживающийся из железнодорожного транспортного средства после поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного железнодорожного транспортного средства на другое, независимо от оператора железнодорожных перевозок, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из железнодорожного транспортного средства с последующей посадкой на железнодорожное транспортное средство.

A.V-09 ПОЕЗДКА ПАССАЖИРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Сочетание пункта посадки и пункта высадки пассажиров, перевозимых железной дорогой, независимо от маршрута в железнодорожной сети.

A.V-10 ПУНКТ ПОСАДКИ

Пункт, в котором пассажир железнодорожного транспорта осуществляет посадку на железнодорожное транспортное средство с целью поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного железнодорожного транспортного средства на другое, независимо от оператора железнодорожных перевозок, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из железнодорожного транспортного средства с последующей посадкой на железнодорожное транспортное средство.

A.V-11 ПУНКТ ВЫСАДКИ

Пункт, в котором пассажир железнодорожного транспорта высаживается из железнодорожного транспортного средства после поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного железнодорожного транспортного средства на другое, независимо от оператора железнодорожных перевозок, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из железнодорожного транспортного средства с последующей посадкой на железнодорожное транспортное средство.

A.V-12 ГРУЗОВАЯ ОТПРАВКА

Партия грузов, перевезенная по одному и тому же транспортному документу в соответствии с действующими правилами или тарифами, если таковые имеются.

A.V-13 ВИДЫ ГРУЗОВЫХ ОТПРАВОК

Основными категориями являются:

- маршрутная отправка: любая грузовая отправка, состоящая из одной или нескольких повагонных отправок, переданных одновременно для перевозки одним и тем же грузоотправителем на одной и той же станции и отправляемых без изменения состава поезда по адресу одного и того же грузополучателя на одну и ту же станцию назначения.

В некоторых случаях также используется термин «маршрут-поезд»;

- повагонная отправка: любая грузовая отправка, для перевозки которой необходим весь вагон, независимо от того, полностью используется его грузоподъемность или нет; исключаются повагонные отправки в составе маршрутной отправки.

В некоторых случаях также используется термин «вагонная отправка»;

- мелкие отправки: любая грузовая отправка, для перевозки которой не нужен и не требуется весь вагон.

В некоторых случаях также используется термин «груз меньше вагонной отправки».

A.V-14 ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом.

К этим грузам относятся все виды упаковки и оборудование, такое как интермодальные транспортные единицы (ИТЕ) и поддоны, а также грузовые дорожные транспортные средства, перевезенные железнодорожным транспортом.

В некоторых случаях также используется термин «железнодорожный груз».

A.V-15 МАССА БРУТТО-БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, всей упаковки и масса тары транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонов, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, перевозимых железнодорожным транспортом).

Данная масса используется при сборе данных по статистике железнодорожного транспорта.



A.V-16 МАССА БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, включая упаковку, но исключая массу тары транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонов, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, перевозимых железнодорожным транспортом).

A.V-17 МАССА ТАРЫ

Масса транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонов, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, перевозимых железнодорожным транспортом) до погрузки любого груза.

A.V-18 ТОННО-КИЛОМЕТР (Т-КМ)

Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны грузов на расстояние в один километр.

Под расстоянием понимается фактически пройденное расстояние в рассматриваемой сети. Во избежание двойного счета каждая страна ведет учет показателя т-км только на своей территории. Если это расстояние неизвестно, то следует учитывать расстояние, за которое фактически взимается плата, или оценочное расстояние.

A.V-19 КАТЕГОРИИ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Перевозимые грузы классифицируются по категориям.

Примерами систем классификации являются *NST 2007* (Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики), которая заменяет номенклатуру *CSTE* (Товарная классификация для европейской транспортной статистики ЕЭК ООН) и номенклатуру *NST/R* (пересмотренная Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики, утвержденная Евростатом).

A.V-20 ВИДЫ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

Перевозимые грузы могут классифицироваться в соответствии с кодами ЕЭК ООН для видов груза, упаковки и материала упаковки (Рекомендация № 21, принятая в Женеве в марте 1986 года). Грузы бывают следующих видов:

- жидконаливные грузы;
- твердые навалочные грузы;
- большие грузовые контейнеры;
- прочие грузовые контейнеры;
- грузы на поддонах;
- грузы в связках;
- самоходные подвижные единицы;
- прочие подвижные единицы;
- прочие виды груза.

A.V-21 ДФЭ-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного ДФЭ на расстояние в один километр.

A.V-22 ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Классы опасных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, определены в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов:

- a) класс 1: взрывчатые вещества и изделия;
- b) класс 2: газы;
- c) класс 3: легковоспламеняющиеся жидкости;
- d) класс 4: легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
- e) класс 5: окисляющиеся вещества и органические пироксины;
- f) класс 6: токсичные и инфекционные вещества;
- g) класс 7: радиоактивные материалы;
- h) класс 8: коррозионные вещества;
- i) класс 9: прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды.

A.V-23 ПОГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, помещенный на железнодорожное транспортное средство и перевозимый железнодорожным транспортом.

В отличие от автомобильных и внутренних водных перевозок прямая перегрузка с одного железнодорожного транспортного средства на другое и смена тягового транспортного средства не рассматриваются в качестве разгрузки/погрузки. Однако если груз выгружается из железнодорожного транспортного средства, грузится на другой вид транспорта и вновь загружается на другое железнодорожное транспортное средство, то эта операция рассматривается в качестве выгрузки из первого железнодорожного транспортного средства и последующей погрузки на второе железнодорожное транспортное средство.

A.V-24 ВЫГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, снятый с железнодорожного транспортного средства после железнодорожной перевозки.

В отличие от автомобильных и внутренних водных перевозок прямая перегрузка с одного железнодорожного транспортного средства на другое и смена тягового транспортного средства не рассматриваются в качестве разгрузки/погрузки. Однако если груз выгружается из железнодорожного транспортного средства, грузится на другой вид транспорта и вновь загружается на другое железнодорожное транспортное средство, то эта операция рассматривается в качестве выгрузки из первого железнодорожного транспортного средства и последующей погрузки на второе железнодорожное транспортное средство.

A.V-25 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ – ПОГРУЗКА (ВЫВОЗИМЫЕ ГРУЗЫ)

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом между пунктом погрузки (на железнодорожное транспортное средство), находящимся в стране-заявителе, и пунктом выгрузки с железнодорожного транспортного средства в другой стране.

Не включаются сквозные транзитные грузы. Включаются вагоны, загруженные на железнодорожной сети и перевозимые на паромах до иностранной сети.

A.V-26 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ – РАЗГРУЗКА (ВВОЗИМЫЕ ГРУЗЫ)

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом между пунктом погрузки (на железнодорожное транспортное средство), находящимся в иностранном государстве, и пунктом выгрузки с железнодорожного транспортного средства в стране-заявителе.

Не включаются сквозные транзитные грузы. Включаются вагоны, загруженные на иностранной железнодорожной сети и перевозимые на паромах до сети страны, представляющей отчетность.



A.V-27 СКВОЗНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом по территории страны-респондента между двумя пунктами (пункт погрузки/разгрузки), находящимися за пределами страны-заявителя.

Включаются вагоны, ввозимые в сеть, по которой представляется информация, и/или вывозимые из этой сети на паромах.

A.V-28 ЛИНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОВОГО СООБЩЕНИЯ

Сочетание пункта погрузки и пункта разгрузки грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, независимо от маршрута следования.

Эти пункты определяются с помощью международных классификационных систем, таких как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

A.V-29 ПУНКТ ПОГРУЗКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы грусятся на железнодорожное транспортное средство с целью перевозки.

В отличие от автомобильных и внутренних водных перевозок прямая перегрузка с одного железнодорожного транспортного средства на другое и смена тягового транспортного средства не рассматриваются в качестве разгрузки/погрузки. Однако если груз выгружается из железнодорожного транспортного средства, грузится на другой вид транспорта и вновь загружается на другое железнодорожное транспортное средство, то эта операция рассматривается в качестве выгрузки из первого железнодорожного транспортного средства и последующей погрузки на второе железнодорожное транспортное средство.

A.V-30 ПУНКТ РАЗГРУЗКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы выгружаются из железнодорожного транспортного средства после перевозки.

В отличие от автомобильных и внутренних водных перевозок прямая перегрузка с одного железнодорожного транспортного средства на другое и смена тягового транспортного средства не рассматриваются в качестве разгрузки/погрузки. Однако если груз выгружается из железнодорожного транспортного средства, грузится на другой вид транспорта и вновь загружается на другое железнодорожное транспортное средство, то эта операция рассматривается в качестве выгрузки из первого железнодорожного транспортного средства и последующей погрузки на второе железнодорожное транспортное средство.

A.VI ПРОИСШЕСТВИЯ

A.VI-01 ПРОИСШЕСТВИЕ

Нежелательное или непреднамеренное внезапное событие либо цепь таких событий (происходящих при движении поезда), которые имеют пагубные последствия.

A.VI-02 ИНЦИДЕНТ

Любое событие, помимо происшествия, свидетельствующее о потенциальных проблемах с безопасностью при железнодорожных перевозках.

В некоторых случаях также используется термин «событие – предшественник аварии» или «предвестник происшествия».

A.VI-03 СЕРЬЕЗНАЯ АВАРИЯ

Любая авария с участием по крайней мере одного движущегося железнодорожного транспортного средства, в результате которой по крайней мере один человек погиб или тяжело ранен, либо нанесен значительный ущерб парку, путям, другому оборудованию или окружающей среде, либо произошел крупный сбой в движении. Исключаются аварии в мастерских, складских помещениях и депо.

Данное определение используется Международным союзом железных дорог (МСЖД).

A.VI-04 ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ УЩЕРБ, НАНЕСЕННЫЙ ПАРКУ, ПУТЯМ, ДРУГОМУ ОБОРУДОВАНИЮ ИЛИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Ущерб, превышающий установленный на международном уровне порог.

Порог значительного ущерба, одобренный МСЖД, был установлен в 2007 году на уровне 150 000 евро.

A.VI-05 КРУПНЫЙ СБОЙ В ДВИЖЕНИИ

Крупный сбой в движении происходит, когда железнодорожные операции, по крайней мере на одной магистральной железнодорожной линии, приостановлены в течение более шести часов.

A.VI-06 ПРОИСШЕСТВИЕ С ПРИЧИНЕНИЕМ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ

Любое происшествие с участием по крайней мере одного движущегося железнодорожного транспортного средства, в результате которого погиб или был ранен по крайней мере один человек. Исключаются аварии в мастерских, на складах и в депо.

Данное определение включает происшествие с участием легкораненого пострадавшего и аналогично определению, используемому в статистике дорожно-транспортных происшествий.

A.VI-07 ПРОИСШЕСТВИЕ С ПРИЧИНЕНИЕМ ТЯЖКИХ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ

Любое происшествие с участием по крайней мере одного движущегося железнодорожного транспортного средства, в результате которого погиб или был тяжело ранен по крайней мере один человек. Исключаются аварии в мастерских, на складах и в депо.

Данное определение обычно используется в статистике железнодорожных происшествий МСЖД и не включает происшествия с участием легкораненых пострадавших. Данные, собранные по этому показателю, нельзя сравнивать с количеством автодорожных происшествий, которые включают происшествия с участием легкораненых пострадавших.

A.VI-08 ПОСТРАДАВШИЙ

Любой погибший или раненый в результате происшествия с причинением телесных повреждений, за исключением попыток самоубийства.

A.VI-09 ПОГИБШИЙ

Любой погибший на месте или скончавшийся в течение 30 дней в результате происшествия с причинением телесных повреждений, за исключением случаев самоубийства.

Включает пассажиров, служащих и других установленных или неустановленных лиц, вовлеченных в железнодорожное происшествие с причинением телесных повреждений.

Исключается погибший, если компетентным органом установлено, что смерть наступила в результате самоубийства, т. е. умышленного акта причинения себе травмы, приведшей к смерти. Для стран, не применяющих 30-дневное пороговое значение, коэффициенты преобразования устанавливаются с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность сопоставления на основе определения, предусматривающего 30-дневный срок.



A

Железнодорожный транспорт

A.VI-10 РАНЕНЫЙ

Любой человек, не погибший на месте или не скончавшийся в течение 30 дней в результате происшествия, но получивший телесные повреждения и обычно нуждающийся в медицинском лечении, за исключением попыток самоубийства.

К телесным повреждениям относятся, в частности, порезы, переломы, растяжения связок и ампутации конечностей.

В качестве раненых, как правило, не регистрируются лица с менее серьезными ранениями, такими как небольшие порезы и синяки.

Исключаются раненые, если компетентным органом установлено, что ранения были получены в результате попытки самоубийства, т. е. акта умышленного причинения себе травмы, приведшей к телесному повреждению, но не смерти.

A.VI-11 ТЯЖЕЛОРАНЕНЫЙ

Любой раненый в результате происшествия, за исключением попыток самоубийства, и госпитализированный на период свыше 24 часов.

A.VI-12 ЛЕГКОРАНЕНЫЙ

Любой раненый, обычно нуждающийся в медицинском лечении, за исключением попыток самоубийства, и не классифицируемый в качестве тяжелораненого.

В качестве раненых, как правило, не регистрируются лица с менее серьезными ранениями, такими как небольшие порезы и синяки.

A.VI-13 СТОЛКНОВЕНИЕ

- Столкновение двух или более железнодорожных транспортных средств.

Любое (лобовое, заднее или боковое) столкновение части поезда с частью другого поезда или железнодорожного транспортного средства, либо с маневровым подвижным составом.

- Столкновение железнодорожного транспортного средства с препятствием в пределах габарита приближения строений.

Столкновение части поезда с неподвижными объектами или объектами, временно находящимися на путях или рядом с ними (за исключением столкновений на железнодорожных переездах с предметом, упавшим с проходящего транспортного средства или оставленным пользователем дороги), включая соприкосновение с провисшим/оборванным с контактным воздушным проводом.

A.VI-14 СХОД С РЕЛЬСОВ

Любой случай, при котором по крайней мере одно колесо поезда сходит с рельсов.

Не включаются случаи схода с рельсов в результате столкновения. Такие случаи учитываются как столкновения.

A.VI-15 АВАРИИ НА ПЕРЕЕЗДАХ

Любое происшествие в пределах железнодорожного переезда с участием по крайней мере одного поезда и одного или более транспортного средства, пересекающего путь, а также других участников дорожного движения, таких как пешеходы, или объектов, временно находящихся на путях или возле них.

В некоторых случаях также используется термин «авария на пересечении в одном уровне».

A.VI-16 ПРОИСШЕСТВИЯ С ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ, ВЫЗВАННЫЕ ДВИЖЕНИЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Происшествия с участием одного или нескольких человек, которые попали под удар либо железнодорожного транспортного средства или его части, либо объекта, находящегося на транспортном средстве или отделившегося от него. Включаются лица, упавшие с железнодорожного транспортного средства, а также лица, которые пострадали от падения или удара утерянных объектов при поездке.

A.VI-17 ПОЖАРЫ НА ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ

Пожары и взрывы на железнодорожном транспортном средстве (включая его груз), находящемся в пути следования от станции отправления до станции назначения, включая остановки на станции отправления, станции назначения или промежуточные остановки, а также во время переформирования состава.

A.VI-18 КАТЕГОРИИ ЛИЦ В СТАТИСТИКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

- Пассажир железнодорожного транспорта: любое лицо, кроме членов поездной бригады, которое совершает поездку железнодорожным транспортом. В статистике происшествий учитываются пассажиры, совершающие попытку посадки на движущийся состав/высадки с него.
- Служащие или подрядчики: любое лицо, чья занятость связана с работой на железнодорожном транспорте и которое находилось на службе в момент происшествия. В данную категорию включаются члены поездных бригад и лица, обслуживающие подвижной состав и оборудование железнодорожной инфраструктуры.
- Пользователи железнодорожного переезда: лица, использующие железнодорожный переезд для пересечения железнодорожных путей любым видом транспорта или пешком.
- Нарушители (посторонние лица, находящиеся в железнодорожных помещениях): любые лица, находящиеся в железнодорожных помещениях, нахождение в которых запрещено, за исключением пользователей железнодорожных переездов.
- Прочие лица:
 - человек на платформе: любое находящееся на железнодорожной платформе лицо, не подпадающее под определение «пассажира», «служащего или подрядчика», «пользователя железнодорожного переезда», «человека вне платформы» или «нарушителя»;
 - человек вне платформы: любое находящееся вне железнодорожной платформы лицо, не подпадающее под определение «пассажира», «служащего или подрядчика», «пользователя железнодорожного переезда», «человека на платформе» или «нарушителя».

A.VI-19 АВАРИЯ, СВЯЗАННАЯ С ПЕРЕВОЗКОЙ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Любая авария или инцидент, подлежащий уведомлению в соответствии с Правилами международной железнодорожной перевозки опасных грузов.

A.VI-20 САМОУБИЙСТВО

Акт умышленного причинения себе травмы, приведший к смерти, что четко зафиксировано и квалифицировано компетентным национальным органом.

A.VI-21 ПОПЫТКА САМОУБИЙСТВА

Акт умышленного причинения себе травмы, приведший к тяжкому телесному повреждению, но не смерти, что четко зафиксировано и квалифицировано компетентным национальным органом.

B

Автомобильный
транспорт





B. Автомобильный транспорт

B.I ИНФРАСТРУКТУРА

B.I-01 ДОРОГА

Линия сообщения (проезжий путь), открытая для общего пользования, предназначенная в основном для дорожных механических транспортных средств и имеющая твердое покрытие, за исключением железных дорог и взлетно-посадочных полос.

Включаются *мощеные* дороги и прочие дороги с укрепленным основанием, например *гравийные* дороги. К дорогам также относятся улицы, мосты, туннели, несущие конструкции, пересечения дорог, перекрестки и развязки. Включаются также *платные* дороги. Исключаются специальные велосипедные дорожки.

B.I-02 МОЩЕННАЯ ДОРОГА

Дорога с покрытием из щебня (макадам), гидрокарбонатного связующего слоя или битуминизированных веществ, бетона или булыжника.



B.I-03 НЕМОЩЕННАЯ ДОРОГА

Дорога с укрепленным основанием, не покрытая щебнем, гидрокарбонатным связующим слоем, битуминизированными веществами, бетоном или булыжником.



B.I-04 ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Все дороги в данном районе.

Дорожная сеть может классифицироваться в зависимости от покрытия:

- мощеные дороги;
- немощеные дороги.

B.I-05 КАТЕГОРИЯ ДОРОГИ

Дороги подразделяются на три сопоставимых на международном уровне типа:

- автомагистрали;
- дороги внутри населенных пунктов;
- дороги вне населенных пунктов (скоростные дороги, дороги 2+1 и прочие).



B

Автомобильный транспорт

B.I-06

АВТОМАГИСТРАЛЬ/АВТОСТРАДА

Дорога, специально построенная и предназначенная для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожные владения и которая:

- за исключением отдельных мест или временных ограничений, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга либо разделительной полосой, не предназначенной для движения, либо, в исключительных случаях, другими средствами;
- не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;
- специально обозначена знаками в качестве автомагистрали и предназначена исключительно для конкретных категорий дорожных механических транспортных средств.



Полосы для въезда на автомагистраль и выезда с нее включаются независимо от места нахождения дорожного знака.

Включаются также городские автомагистрали.

B.I-07

СКОРОСТНАЯ ДОРОГА

Дорога, специально построенная для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает прилегающие владения и:

- доступна только через развязки или контролируемые пересечения;
- специально обозначена знаками в качестве скоростной дороги и предназначена исключительно для конкретных категорий дорожных механических транспортных средств;
- на которой запрещены остановка и стоянка на проезжей части.

Полосы для въезда и выезда включаются независимо от места нахождения дорожного знака.

Включаются также городские скоростные дороги.

B.I-08

ДОРОГА 2+1

Тип дороги, имеющей две полосы в одном направлении и одну полосу в другом, которые обычно чередуются каждые несколько километров для обеспечения периодического обгона в обоих направлениях.

Может быть оборудована разделительным барьером и может классифицироваться или не классифицироваться как скоростная дорога.

B.I-09

ДОРОГА ВНУТРИ НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА

Дорога в пределах границ населенного пункта, обозначенная на въездах и выездах знаками в качестве таковой.

Исключаются автомагистрали, скоростные дороги и другие дороги с более высокой скоростью движения, пересекающие населенные пункты, если они не обозначаются знаками в качестве дорог внутри населенного пункта. Улицы включаются.

B.I-10

ДОРОГА ВНЕ НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА

Дорога в пределах границ населенного пункта, обозначенная на въездах и выездах знаками в качестве таковой.

Автомагистрали исключаются.



B.I-11 ДОРОГА КАТЕГОРИИ Е

Международная сеть дорог категории «Е» представляет собой систему основных дорог, указанных в Европейском соглашении о международных автомагистралях, Женева, 15 ноября 1975 года, и поправках к нему.

Основные дороги и промежуточные дороги (дороги класса А) имеют двузначные номера; ответвления и соединительные дороги (дороги класса В) имеют трехзначные номера.

B.I-12 ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ

Часть дороги, предназначенная главным образом для движения дорожных транспортных средств; части дороги, которые образуют обочину с более низким или более высоким слоем дорожного покрытия, не являются проезжей частью; то же относится и к частям дороги, предназначенным для стоянки транспортных средств, даже если в случае опасности они могут иногда использоваться для проезда механических транспортных средств.



B.I-13 ПОЛОСА ДВИЖЕНИЯ

Одна из продольных полос, на которые подразделяется проезжая часть независимо от наличия продольной дорожной разметки и которая является достаточно широкой для движения в одну линию механических транспортных средств, за исключением мотоциклов.



B.I-14 ПОЛОСА, ЗАРЕЗЕРВИРОВАННАЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ

Полоса проезжей части, предназначенная для автобусов и отделяемая от остальной проезжей части с помощью продольной дорожной разметки.

К использованию автобусной полосы также могут быть допущены такси и, в некоторых случаях, автомобили с несколькими пассажирами или малотоннажные автомобили. В отдельных случаях могут допускаться и другие транспортные средства.



B.I-15 ТРАМВАЙНЫЙ ПУТЬ

Линия сообщения, представляющая собой пару рельсов и предназначенная для движения трамваев.

Она включает трамвайный путь, проложенный по дороге, используемой другими механическими транспортными средствами, а также трамвайный путь, проходящий отдельно от дороги.



B

Автомобильный транспорт

B.I-16 ВЕЛОСИПЕДНАЯ ПОЛОСА ДВИЖЕНИЯ

Полоса проезжей части, предназначенная для велосипедистов и отделяемая от остальной проезжей части с помощью продольной дорожной разметки.

Велосипедные полосы движения могут подразделяться на рекомендуемые и обязательные в зависимости от того, разрешен ли на них въезд других автотранспортных средств.

На некоторых улицах с односторонним движением велосипедистам разрешено ехать по выделенным для них полосам движения навстречу потоку (противоходом).

К использованию велосипедной полосы движения также могут быть допущены мопеды определенных типов. Отдельные полосы могут быть открыты для движения по ним как автобусов, так и велосипедистов (совмещенные автобусно-велосипедные полосы).



B.I-17 ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА

Отдельная дорога или часть дороги, предназначенная для велосипедистов и обозначенная соответствующим знаком. Велосипедная дорожка конструкционно отделяется от других дорог или от других элементов одной и той же дороги.

К использованию велосипедной дорожки также могут быть допущены мопеды определенных типов.



B.I-18 ПРОТЯЖЕННОСТЬ ДОРОГИ

Протяженность дороги – это расстояние между ее начальной и конечной точками.

Если полоса движения в одном направлении длиннее полосы движения в другом направлении, то протяженность дороги рассчитывается как сумма половин длины полос движения в каждом направлении от точки первого въезда на дорогу до точки последнего выезда с дороги.

B.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА)

B.II-01 ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Транспортное средство на колесах, предназначенное для использования на дорогах.

B.II-02 ПАРК ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Количество дорожных транспортных средств, которые зарегистрированы на определенную дату в стране и которые разрешается использовать на дорогах, открытых для общего пользования.

Он включает дорожные транспортные средства, освобожденные от уплаты ежегодных налогов или сборов; он также включает ввезенные подержанные транспортные средства и другие дорожные транспортные средства в соответствии с национальной практикой. Из этих статистических данных следует исключать военные транспортные средства.



B.II-03 НАЦИОНАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожное транспортное средства, зарегистрированное в стране-респонденте, имеющее номерные знаки этой страны или зарегистрированное отдельно (трамваи, троллейбусы и т. д.).

Если в какой-либо конкретной стране регистрация дорожных транспортных средств отсутствует, то национальным дорожным транспортным средством является транспортное средство, которым владеет или которое сдает внаем физическое либо юридическое лицо, являющееся налоговым резидентом данной страны.

B.II-04 ИНОСТРАННОЕ ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожное транспортное средство, зарегистрированное в стране, иной чем страна-респондент, и имеющее номерные знаки этой страны.

B.II-05 ДОРОЖНОЕ МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожное транспортное средство, оборудованное двигателем, который является единственным средством для приведения его в движение, и обычно используемое для дорожной перевозки пассажиров или грузов либо для буксировки на дорогах транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров или грузов.

B.II-06 ПАССАЖИРСКОЕ ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких человек.

Транспортные средства, предназначенные для перевозки как пассажиров, так и грузов, следует относить либо к пассажирским дорожным транспортным средствам, либо к грузовым дорожным транспортным средствам в зависимости от их основного назначения, что определяется их техническими характеристиками или категорией для целей налогообложения.

B.II-07 ВЕЛОСИПЕД

Дорожное транспортное средство, которое имеет два или более колес и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся в этом транспортном средстве, в частности с помощью системы педалей, рычага или рукоятки (например, двухколесный, трехколесный, четырехколесный велосипеды, а также инвалидные коляски).

Включаются велосипеды со вспомогательным силовым приводом (например, электровелосипеды, электрические педальные велосипеды («педелек»)).

B.II-08 ПАССАЖИРСКОЕ ДОРОЖНОЕ МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожное механическое транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или более человек.

К таким транспортным средствам относятся:

- мотоциклы;
- мопеды;
- легковые автомобили;
- городские автобусы, междугородные автобусы, микроавтобусы;
- трамваи.

Исключаются легкие грузовые дорожные транспортные средства (см. определение B.II-21).



B

Автомобильный транспорт

B.II-09 МОПЕД

Двух-, трех- или четырехколесное дорожное механическое транспортное средство, которое оборудовано двигателем с рабочим объемом цилиндров менее 50 см³ и максимально разрешенная конструкционная скорость которого соответствует национальным правилам. В случаях, когда ограничения по рабочему объему цилиндров не применимы, могут действовать ограничения по мощности двигателя. Такие транспортные средства относятся к категориям L₁ и L₂ согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).



Включаются как зарегистрированные, так и незарегистрированные мопеды, находящиеся в эксплуатации, независимо от того, имеют ли они номерной знак. В некоторых странах регистрируются не все мопеды.

B.II-10 МОТОЦИКЛ

Двух-, трех- или четырехколесное дорожное механическое транспортное средство, порожний вес которого не превышает 400 кг. Включаются все такие транспортные средства с рабочим объемом цилиндров 50 см³ или более, а также транспортные средства, рабочий объем цилиндров которых составляет менее 50 см³ и которые не подпадают под определение мопеда. Относятся к категориям L₃, L₄, L₅, L₆ и L₇ согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).



B.II-11

ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ

Дорожное механическое транспортное средство, за исключением мопедов или мотоциклов, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не более девяти сидячих мест (включая место водителя). Такие транспортные средства относятся к категории M₁ согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (СР.3).

Включаются:

- a) легковые автомобили;
- b) небольшие фургоны, предназначенные и используемые преимущественно для перевозки пассажиров;
- c) такси;
- d) взятые напрокат автомобили;
- e) машины скорой медицинской помощи;
- f) дома на колесах;
- g) легковые автомобили специального назначения (полицейские автомобили, пожарные автомобили).

Исключаются легкие грузовые дорожные транспортные средства (см. определение B.II-21), а также междугородные и городские автобусы (см. определения B.II-14 и B.II-15), равно как городские междугородные микроавтобусы (см. определение B.II-16).

Термин «легковой автомобиль» охватывает микроавтомобили (для вождения которых не требуется водительского удостоверения либо к вождению которых предъявляются те же требования, что и к мопедам), такси и взятые напрокат легковые автомобили при условии, что они имеют менее десяти сидячих мест.



B.II-12

ТАКСИ

Легковой автомобиль с соответствующей лицензией, предназначенный для найма с водителем для передвижения без заранее установленного маршрута.

Способы посадки в такси:

- a) сигнализирование водителю на улице;
- b) посадка на обозначенной стоянке такси;
- c) вызов по телефону или посредством других электронных средств.

B.II-13

ЖИЛОЙ ПРИЦЕП

Дорожное транспортное средство с жилыми удобствами, предназначенное для буксировки механическим транспортным средством.

Жилой прицеп предназначен в основном для целей отдыха. Он не используется для перевозки грузов или пассажиров. Исключаются автоприцепы со встроенным тентом; последние относятся к категории автоприцепов для перевозки грузов.



B

Автомобильный транспорт

B.II-14

ГОРОДСКОЙ АВТОБУС

Пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки более 24 человек (включая водителя) и оборудованное для перевозки как сидящих, так и стоящих пассажиров. Такие транспортные средства относятся к классу I и классу II категорий M_2 и M_3 согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

Такие транспортные средства могут быть оборудованы площадками для стоящих пассажиров, с тем чтобы ускорить посадку/высадку, либо предусматривать возможность перевозки стоящих пассажиров в проходе.

Исключаются троллейбусы.



B.II-15

МЕЖДУГОРОДНЫЙ АВТОБУС

Пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки более 24 человек (включая водителя) и оборудованное исключительно для перевозки сидящих пассажиров. Такие транспортные средства относятся к классу III категорий M_2 и M_3 согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

Исключаются троллейбусы.



B.II-16

ГОРОДСКОЙ МИКРОАВТОБУС/ МЕЖДУГОРОДНЫЙ МИКРОАВТОБУС

Пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки 10–23 сидящих или стоящих пассажиров (включая водителя). Такие транспортные средства относятся к классу А и классу В категорий M_2 и M_3 согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

Данные транспортные средства могут быть оборудованы исключительно для перевозки сидящих пассажиров либо для перевозки как сидящих, так и стоящих пассажиров.

Исключаются троллейбусы.





B.II-17 ТРОЛЛЕЙБУС

Пассажирское дорожное транспортное средство, которое предназначено для перевозки более девяти сидячих человек (включая водителя), соединено с электрическими проводами и не передвигается по рельсам.

Этот термин охватывает транспортные средства, которые могут использоваться либо в качестве троллейбусов, либо – если помимо основного блока электропитания они имеют отдельный двигатель – в качестве автобусов.

B.II-18 ТРАМВАЙ (ВНУТРИГОРОДСКОЕ СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, СМ. ТАКЖЕ А.II-11)

Пассажирское или грузовое дорожное транспортное средство, которое предназначено для перевозки более девяти сидячих человек (включая водителя) либо для перевозки грузов, передвигается по рельсам и соединено с электрическими проводами либо приводится в движение с помощью дизельного двигателя. Трамвайная линия, как правило, интегрирована в городскую дорожную сеть.

B.II-19 ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСОВ, ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ

Число сидячих/спальных, а также стоячих мест, включая место водителя, имеющихся в транспортном средстве при использовании его в целях, для которых оно преимущественно предназначено.

В случае сомнения следует учитывать наибольшее число имеющихся сидячих/спальных мест.

B.II-20 ГРУЗОВОЕ ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов. Такие транспортные средства относятся к категориям N и O согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

Включаются:

- легкие грузовые дорожные транспортные средства, масса брутто которых не превышает 3 500 кг, предназначенные исключительно или преимущественно для перевозки грузов либо для использования кустарными/ремесленными производствами, например небольшие фургоны, пикапы и двух- или трехколесные транспортные средства;*
- тяжелые грузовые дорожные транспортные средства, масса брутто которых превышает 3 500 кг, предназначенные исключительно или преимущественно для перевозки грузов;*
- дорожные тягачи;*
- прицепы и полуприцепы;*
- сельскохозяйственные тракторы, которым разрешается использовать дороги, открытые для общего пользования.*

B.II-21 ЛЕГКОЕ ГРУЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Грузовое дорожное транспортное средство, масса брутто которого не превышает 3 500 кг, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов. Такие транспортные средства относятся к категории N₁ согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

Включаются автофургоны, предназначенные и используемые преимущественно для перевозки грузов, пикапы, небольшие грузовики и двух- или трехколесные транспортные средства, масса брутто которых не превышает 3 500 кг.



B

Автомобильный транспорт

B.II-22

ТЯЖЕЛОЕ ГРУЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Грузовое дорожное транспортное средство, масса брутто которого превышает 3 500 кг, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов. Такие транспортные средства относятся к категориям N₂ и N₃ согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

B.II-23

ТИПЫ КУЗОВА ГРУЗОВЫХ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Классификация грузовых дорожных транспортных средств по типам их верхней части конструкции.

Используется следующая классификация типов кузовов грузовых дорожных транспортных средств:

- a) обычный открытый кузов;
 - с крышей,
 - плоский;
- b) самосвал;
- c) цистерна;
 - твердые навалочные грузы,
 - жидкотекущие грузы;
- d) кузов с регулируемой температурой;
- e) другие закрытые кузова;
- f) кузов для перевозки решетчатого контейнера и съемного кузова;
- g) кузов для перевозки скота;
- h) другие кузова.

B.II-24

ГРУЗОВОЕ ДОРОЖНОЕ МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Любое одиночное дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов (например, грузовой автомобиль), или любое другое сочлененное дорожное транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов (например, грузовой автомобиль с прицепом(ами) или дорожный тягач с полуприцепом и прицепом либо без полуприцепа и прицепа).

B.II.25

ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ/ГРУЗОВИК

Дорожное механическое транспортное средство на жесткой раме, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.



B.II-26

ДОРОЖНЫЙ ТЯГАЧ (СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ)

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

Исключаются сельскохозяйственные тракторы.





B.II-27 СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ТРАКТОР

Механическое транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для сельскохозяйственных целей, независимо от того, разрешается ли ему использовать дороги, открытые для общего пользования.

B.II-28 ПРИЦЕП

Грузовое дорожное транспортное средство, предназначенное для буксировки дорожным механическим транспортным средством. Вместе с полуприцепами (см. определение B.II-30) относятся к категории О согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

Из этой категории исключаются сельскохозяйственные прицепы и жилые прицепы.



B.II-29 СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПРИЦЕП

Прицеп, предназначенный исключительно или преимущественно для сельскохозяйственных целей и для буксировки сельскохозяйственным трактором, независимо от того, разрешается ли ему использовать дороги, открытые для общего пользования.

B.II-30 ПОЛУПРИЦЕП

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. Вместе с прицепами (см. определение B.II-28) относятся к категории О согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).



B.II.31 СОЧЛЕНЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Дорожный тягач, сцепленный с полуприцепом.





B

Автомобильный транспорт

B.II-32

АВТОПОЕЗД

Грузовое дорожное механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом.

В эту категорию включаются сочлененные транспортные средства с дополнительным прицепом.



B.II-33

ДОРОЖНОЕ МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для целей, иных чем перевозка пассажиров или грузов. Такие автомобили могут относиться к категории M, N или O согласно Сводной резолюции ООН о конструкции транспортных средств (CP.3).

В эту категорию включаются:

- a) пожарные автомобили;
- b) самоходные краны;
- c) самодвижущиеся катки;
- d) бульдозеры с металлическими колесами или на гусеничном ходу;
- e) транспортные средства для съемки фильмов, радио- и телевещания;
- f) транспортные средства для передвижных библиотек;
- g) тягачи для транспортных средств, нуждающихся в ремонте;
- h) прочие дорожные транспортные средства специального назначения.

B.II-34

АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА (УРОВНИ АВТОМАТИЗАЦИИ СОГЛАСНО СТАНДАРТУ SAE J3016)

Подключенные дорожные транспортные средства, предназначенные для использования в режиме реального времени информации о дорожном движении, которые будут взаимодействовать между собой, поддерживать связь с объектами транспортной инфраструктуры и уязвимыми участниками дорожного движения, а в перспективе постепенно принимать на себя задачи, связанные с управлением транспортным средством, в целях повышения безопасности дорожного движения, эффективности движения и комфорта вождения. Автоматизированные транспортные средства должны быть полностью интегрированы в существующий парк, использовать существующую дорожную сеть и безупречно взаимодействовать с системами общественного транспорта.

Автоматизированные транспортные средства можно классифицировать по уровням автоматизации на основе стандарта SAE J3016™.

уровень 0 – без автоматизации: постоянное и полное выполнение водителем (человеком) всех аспектов динамических задач управления транспортным средством, причем даже в тех случаях, когда действуются системы предупреждения или реагирования;

уровень 1 – помочь при вождении: функционирование системы помощи водителю в режиме либо подруливания, либо ускорения/замедления с учетом конкретной ситуации, с использованием информации об окружающих условиях вождения и в расчете на то, что водитель (человек) выполнит все остальные аспекты динамических задач управления транспортным средством;



уровень 2 – частичная автоматизация: функционирование одной или более систем помощи водителю в режиме как подруливания, так и ускорения/замедления с учетом конкретной ситуации с использованием информации об окружающих условиях вождения и в расчете на то, что водитель (человек) выполнит все остальные аспекты динамических задач управления транспортным средством;

уровень 3 – условная автоматизация: выполнение автоматизированной системой вождения всех аспектов динамических задач управления транспортным средством с учетом конкретной ситуации и в расчете на то, что водитель (человек) надлежащим образом отреагирует на запрос о вмешательстве;

уровень 4 – высокая степень автоматизации: выполнение автоматизированной системой вождения всех аспектов динамических задач управления транспортным средством с учетом конкретной ситуации, даже если водитель (человек) не будет надлежащим образом реагировать на запрос о вмешательстве;

уровень 5 – полная автоматизация: постоянное и полное выполнение автоматизированной системой вождения всех аспектов динамических задач управления транспортным средством при любых дорожных и окружающих условиях, как если бы автомобилем управлял сам водитель (человек).

B.II-35 ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

Максимальная масса грузов, объявленная допустимой компетентным органом страны регистрации транспортного средства.

Если грузовым дорожным транспортным средством является автопоезд, состоящий из грузового автомобиля с прицепом, то грузоподъемность автопоезда складывается из грузоподъемности грузовика и прицепа.

B.II-36 ЗАГРУЗОЧНЫЙ ОБЪЕМ

Максимальный объем пространства в транспортном средстве (измеряется в кубических метрах), предназначенный для перевозки грузов.

B.II-37 ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ КУЗОВА

Максимальная площадь кузова транспортного средства (измеряется в квадратных метрах), предназначенная для перевозки грузов.

B.II-38 МАССА БРУТТО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (РАЗРЕШЕННАЯ МАКСИМАЛЬНАЯ МАССА)

Полная масса неподвижного транспортного средства (или состава транспортных средств), готового к движению, включая находящийся на нем груз, объявленная допустимой компетентным органом страны регистрации.

Эта масса включает вес водителя и максимального количества разрешенных к перевозке лиц.

B.II-39 ВОЗРАСТ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Период времени после первой регистрации дорожного транспортного средства независимо от страны регистрации.

B.II-40 РАБОЧИЙ ОБЪЕМ ЦИЛИНДРОВ (РАБОЧИЙ ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ)

Рабочий объем цилиндров двигателя, удостоверенный компетентным органом страны регистрации.

B.II-41 МАССА ПОРОЖНЕГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Масса неподвижного транспортного средства (или состава транспортных средств), готового к движению, исключая находящийся на нем груз, удостоверенная компетентным органом страны регистрации.

В зависимости от национальной практики порожняя масса может включать вес водителя и массу топлива в баке.



B

Автомобильный транспорт

B.II-42 ВИД ЭНЕРГИИ, НА КОТОРОМ РАБОТАЕТ ДВИГАТЕЛЬ

Основной вид энергии, на котором работает двигатель транспортного средства, удостоверенный компетентным органом страны регистрации.

Охватываются следующие категории дорожных механических транспортных средств:

- a) бензиновое транспортное средство: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения бензин, содержащий до 10% биоэтанола (например, Е₅–Е₁₀);
- b) гибридное транспортное средство, работающее на бензине и электроэнергии: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения бензин и дополнительно оснащенное одним или несколькими тяговыми электродвигателями с питанием от тягового аккумулятора, который подзаряжается от генератора, приводимого в действие бензиновым двигателем. Не включаются подзаряжаемые бензиново-электрические гибридные автомобили;
- c) подзаряжаемое гибридное транспортное средство, работающее на бензине и электроэнергии: бензиново-электрический гибридный автомобиль, в котором тяговая батарея может также подзаряжаться от внешнего источника питания (например, от электрической розетки). Не включаются бензиново-электрические гибридные автомобили;
- d) дизельное транспортное средство: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения дизельное топливо, содержащее до 7% биодизеля (например, B₂, B₅, B₇);
- e) гибридное транспортное средство, работающее на дизельном топливе и электроэнергии: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения дизельное топливо и дополнительно оснащенное одним или несколькими тяговыми электродвигателями с питанием от тягового аккумулятора, который подзаряжается от генератора, приводимого в действие дизельным двигателем. Не включаются подзаряжаемые дизель-электрические гибридные автомобили;
- f) подзаряжаемое гибридное транспортное средство, работающее на дизельном топливе и электроэнергии: дизель-электрический гибридный автомобиль, в котором тяговая батарея может также подзаряжаться от внешнего источника питания (например, от электрической розетки). Не включаются дизель-электрические гибридные автомобили по подпункту e);
- g) электромобиль с питанием только от аккумулятора: дорожное механическое транспортное средство, приводимое в движение электродвигателем с питанием от аккумуляторных батарей;
- h) транспортное средство, работающее на природном газе: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения природный газ, будь то компримированный (КПГ) или сжиженный (СПГ);
- i) транспортное средство, работающее на сжиженным нефтяном газе: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения сжиженный нефтяной газ (СНГ);
- j) транспортное средство, работающее на водороде: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения водород. Включаются транспортные средства на топливных элементах;
- k) транспортное средство, работающее на биотопливе: дорожное механическое транспортное средство, использующее в качестве горючего для обеспечения его движения биоэтанол или биодизель;
- l) транспортное средство, работающее на биоэтаноле: дорожное механическое транспортное средство, в котором для обеспечения поступательного движения используется топливо, содержание в котором биоэтанола превышает 10%. Автомобили, работающие на топливе с содержанием биоэтанола до 10%, подпадают под определение бензиновых транспортных средств;
- m) транспортное средство, работающее на биодизельном топливе: дорожное механическое транспортное средство, в котором для обеспечения поступательного движения используется топливо, содержание в котором биодизеля превышает 7%. Автомобили, работающие на топливе с содержанием биодизеля до 7%, подпадают под определение дизельных транспортных средств;
- n) битопливное транспортное средство: дорожное механическое транспортное средство с единственным двигателем, работающим либо на дизельном топливе или бензине, либо на одном из следующих видов топлива: КПГ, СПГ, СНГ или водород.

Для гибридных или двухтопливных транспортных средств, которые оборудованы для работы на более чем одном виде топлива (например, на СНГ и бензине или на электроэнергии и дизельном топливе и т. д.), основным видом энергии, на котором работает двигатель, должно быть альтернативное топливо.



B.II-43 АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО

Вид энергии, на котором работает двигатель, кроме обычных видов топлива (бензина и дизельного топлива).

К альтернативным видам топлива относятся электроэнергия, СНГ, природный газ (СПГ или КПГ), спирты, смеси спиртов с другими видами топлива, водород, биотопливо (например, биодизель) и т. д. (неисчерпывающий перечень). К альтернативным видам топлива не относятся неэтилированный бензин, реформулированный бензин или городское (низкосернистое) дизельное топливо.

B.II-44 ДАТА ПЕРВОЙ РЕГИСТРАЦИИ МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Первая регистрация нового механического транспортного средства в Регистре механических транспортных средств независимо от государственной принадлежности регистра.

Датой регистрации является дата записи, сделанной администрацией регистрации механических транспортных средств. Регистрация импортированных подержанных транспортных средств не является первой регистрацией и рассматривается как перерегистрация.

B.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ

B.III-01 ПЕРЕВОЗКА ПО НАЙМУ ИЛИ ЗА ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

Перевозка за плату пассажиров или грузов, производимая за счет третьих лиц.

B.III-02 ПЕРЕВОЗКА ЗА СОБСТВЕННЫЙ СЧЕТ

Перевозка, которая осуществляется не по найму и не за вознаграждение.

Такая перевозка представляет собой перемещение предприятием своего собственного персонала или груза без какой-либо связанной с этим финансовой сделки. Хотя осуществление подобной перевозки может быть возложено на отдельных частных лиц, такая возможность в рамках данного определения не охватывается.

B.III-03 АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Предприятие, осуществляющее в одном или более местах деятельность по производству автотранспортных услуг с использованием дорожных транспортных средств и основным видом деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости являются автомобильные перевозки.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- a) МСОК/ред.4: подраздел 49, группа 492 – Прочий сухопутный транспорт
 - класс 4921 – Городской или пригородный пассажирский сухопутный транспорт
 - класс 4922 – Прочий пассажирский сухопутный транспорт
 - класс 4923 – Фрахтовые перевозки автодорожным транспортом
- b) КДЕС/ред.2: подраздел 49, группа 49.3 – Прочий пассажирский сухопутный транспорт
 - класс 49.31 – Городской, пригородный или городской и пригородный пассажирский сухопутный транспорт
 - класс 49.32 – Перевозки на такси
 - класс 49.39 – Прочий автомобильный пассажирский транспорт
- c) КДЕС/ред.2: подраздел 49, группа 49.4 – Фрахтовые перевозки автодорожным транспортом
 - класс 49.41 – Фрахтовые перевозки автодорожным транспортом
 - класс 49.42 – Услуги, связанные с переездом.

Учитываются даже те предприятия, которые не имеют наемных служащих. Следует учитывать только те единицы, которые фактически осуществляют деятельность в течение рассматриваемого периода. Исключаются «спящие» единицы или те единицы, которые не приступили к своей деятельности.



B

Автомобильный транспорт

B.III-04 ПРЕДПРИЯТИЕ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА

Автотранспортное предприятие, которое предлагает и оказывает услуги по перевозке одного или более человек (пассажиров), исключая водителя, и основным видом автотранспортной деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости являются пассажирские автомобильные перевозки.

B.III-05 ПРЕДПРИЯТИЕ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА

Автотранспортное предприятие, которое предлагает и оказывает услуги по перевозке грузов и основным видом автотранспортной деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости являются грузовые автомобильные перевозки.

B.III-06 ПРЕДПРИЯТИЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА

Предприятие пассажирского автотранспорта, которое осуществляет городские, пригородные или подобные перевозки по расписанию или не по расписанию в пределах границ одного или более населенных пунктов и основным видом деятельности которого в области пассажирских автомобильных перевозок в связи с производством добавленной стоимости являются городские пассажирские автомобильные перевозки.

B.III-07 ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Автотранспортное предприятие, которое в основном принадлежит (более 50% капитала) государству или государственным органам власти и их предприятиям.

B.III-08 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Капитальные затраты на новую дорожную инфраструктуру или расширение уже существующих дорог, включая реконструкцию, обновление (производимые на действующих объектах инфраструктуры крупные работы по замещению и переоборудованию, не сказывающиеся на ее общей эффективности) и модернизацию (крупные работы по модификации, направленные на повышение изначальной эффективности или пропускной способности инфраструктуры).

Инфраструктура включает землю, постоянные автодорожные сооружения, здания, мосты и тунNELи, а также связанные с ними стационарные объекты, устройства и установки (сигнализация, телекоммуникации, системы взимания платы за проезд и т. д.), в отличие от дорожных транспортных средств.

B.III-09 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ДОРОЖНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Капитальные затраты на приобретение новых дорожных транспортных средств или модернизацию уже существующих.

B.III-10 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Некапитальные затраты на поддержание существующей дорожной инфраструктуры в первоначальном состоянии и на обеспечение ее расчетной пропускной способности.

Эти расходы включают содержание дорожного покрытия, ремонт отдельных участков и текущий ремонт (работы по устранению неровностей на проезжей части, вызванных износом, ремонт обочины и т. д.).

B.III-11 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Некапитальные затраты на поддержание дорожных транспортных средств в рабочем состоянии без улучшения их эксплуатационных характеристик или увеличения их грузоподъемности/вместимости.

B.III-12 ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Расчетная денежная оценка, отражающая текущий запас материальных инфраструктурных активов автомобильного транспорта.

Для статистических целей рекомендуется использовать чистую стоимость основного капитала, в которой учитывается амортизация. Существуют различные методы определения чистой стоимости активов, такие как «метод восстановительной стоимости» или «метод непрерывной инвентаризации (МИ)».



B.IV ДВИЖЕНИЕ

B.IV-01 ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Любое движение дорожного транспортного средства по данной дорожной сети.

Если какое-либо дорожное транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).

B.IV-02 ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Любое движение дорожных транспортных средств в пределах национальной территории независимо от страны, в которой эти транспортные средства зарегистрированы.

B.IV-03 ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОРОЖНИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Любое движение дорожного транспортного средства, для которого масса брутто-брутто перевозимых грузов, включая массу оборудования, такого как контейнеры, съемные кузова и поддоны, равняется нулю. Любое движение междугородных автобусов, городских автобусов, троллейбусов и трамваев без пассажиров.

Движение дорожного транспортного средства, перевозящего порожнее оборудование, такое как контейнеры, съемные кузова и поддоны, не рассматривается в качестве порожнего пробега.

B.IV-04 ГОРОДСКОЕ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Движение дорожных транспортных средств в пределах городской зоны.

Участки транзитного рейса, включающие сравнительно непродолжительный пробег по городским дорогам, не учитываются в качестве городского дорожного движения.

B.IV-05 ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ВНУТРИ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Движение по дорогам внутри населенных пунктов.

B.IV-06 РЕЙС ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Передвижение дорожного транспортного средства из указанного пункта отправления в указанный пункт назначения.

Рейс может подразделяться на ряд участков или этапов.

В случае грузовых дорожных транспортных средств рейсы могут быть порожними (без груза в грузовике, прицепе или полуприцепе) или гружеными. Под протяженностью груженого рейса понимается расстояние между первым пунктом погрузки и последним пунктом разгрузки (в котором грузовое дорожное транспортное средство полностью опорожняется).

B.IV-07 БАЗОВАЯ ОПЕРАЦИЯ ПЕРЕВОЗКИ (БОП)

Перевозка однотипных грузов (тип определяется на основе конкретного номера по номенклатурному перечню) между пунктом их погрузки и пунктом их разгрузки.

B.IV-08 ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕЙСОВЫЕ ПОЕЗДКИ ПАССАЖИРСКИХ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Единица измерения, соответствующая количеству передвижений арендованных пассажирских дорожных транспортных средств из указанного пункта отправления в указанные пункты высадки.



B

Автомобильный транспорт

B.IV-09 ПРЕДЛАГАЕМОЕ МЕСТО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного места в арендованном пассажирском дорожном транспортном средстве на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых это транспортное средство первоначально предназначалось.

B.IV-10 ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая передвижению дорожного транспортного средства на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние фактического пробега. Включается передвижение порожних дорожных механических транспортных средств. Транспортные единицы, состоящие из тягача и полуприцепа или из грузового автомобиля и прицепа, учитываются в качестве одного транспортного средства.

B.IV-11 ПРИБЫВШЕЕ В СТРАНУ ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Любое груженое или порожнее дорожное механическое транспортное средство, которое прибыло в страну по автомобильной дороге.

Если дорожное механическое транспортное средство прибывает в страну на другом виде транспорта, то считается, что в страну прибыл только активный вид транспорта.

B.IV-12 ВЫБЫВШЕЕ ИЗ СТРАНЫ ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Любое груженое или порожнее дорожное механическое транспортное средство, которое выбыло из страны по автомобильной дороге.

Если дорожное механическое транспортное средство выбывает из страны на другом виде транспорта, то считается, что из страны выбывает только активный вид транспорта.

B.IV-13 ДОРОЖНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, СЛЕДУЮЩЕЕ ТРАНЗИТОМ

Любое груженое или порожнее дорожное механическое транспортное средство, которое прибывает в страну и выбывает из нее через разные пункты, независимо от вида транспорта, при условии, что вся перевозка в пределах этой страны осуществляется по автомобильным дорогам и что в ней не производится ни погрузка, ни выгрузка.

Включаются дорожные механические транспортные средства, которые на границе этой страны грузятся на другой вид транспорта/выгружаются с него.

B.IV-14 РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРОДСКИМИ И МЕЖДУГОРОДНЫМИ АВТОБУСАМИ

Рейсы арендованного пассажирского дорожного транспортного средства, осуществляемые по опубликованному графику либо настолько регулярно и часто, чтобы можно было говорить о явно выраженной систематической последовательности.

Перевозка может осуществляться государственными или частными предприятиями.

B.IV-15 НЕРЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРОДСКИМИ И МЕЖДУГОРОДНЫМИ АВТОБУСАМИ

Рейсы арендованного пассажирского дорожного транспортного средства, не относящиеся к регулярным перевозкам.

Речь идет об экскурсионных поездках на автобусах, в том числе на дальние и короткие расстояния, и об обслуживании городских и междугородных мероприятий.

B.IV-16 ГОРОДСКАЯ ПЕРЕВОЗКА

Перевозка в пределах городской зоны (центр города и пригороды).

Определение «городской зоны» см. в J.III-01.



B.IV-17 СРЕДНЕСУТОЧНЫЙ ОБЪЕМ ДВИЖЕНИЯ ЗА ГОД (ССОДГ)

Общее количество дорожных механических транспортных средств, проходящих за год в обоих направлениях дорожный пункт учета, деленное на 365.

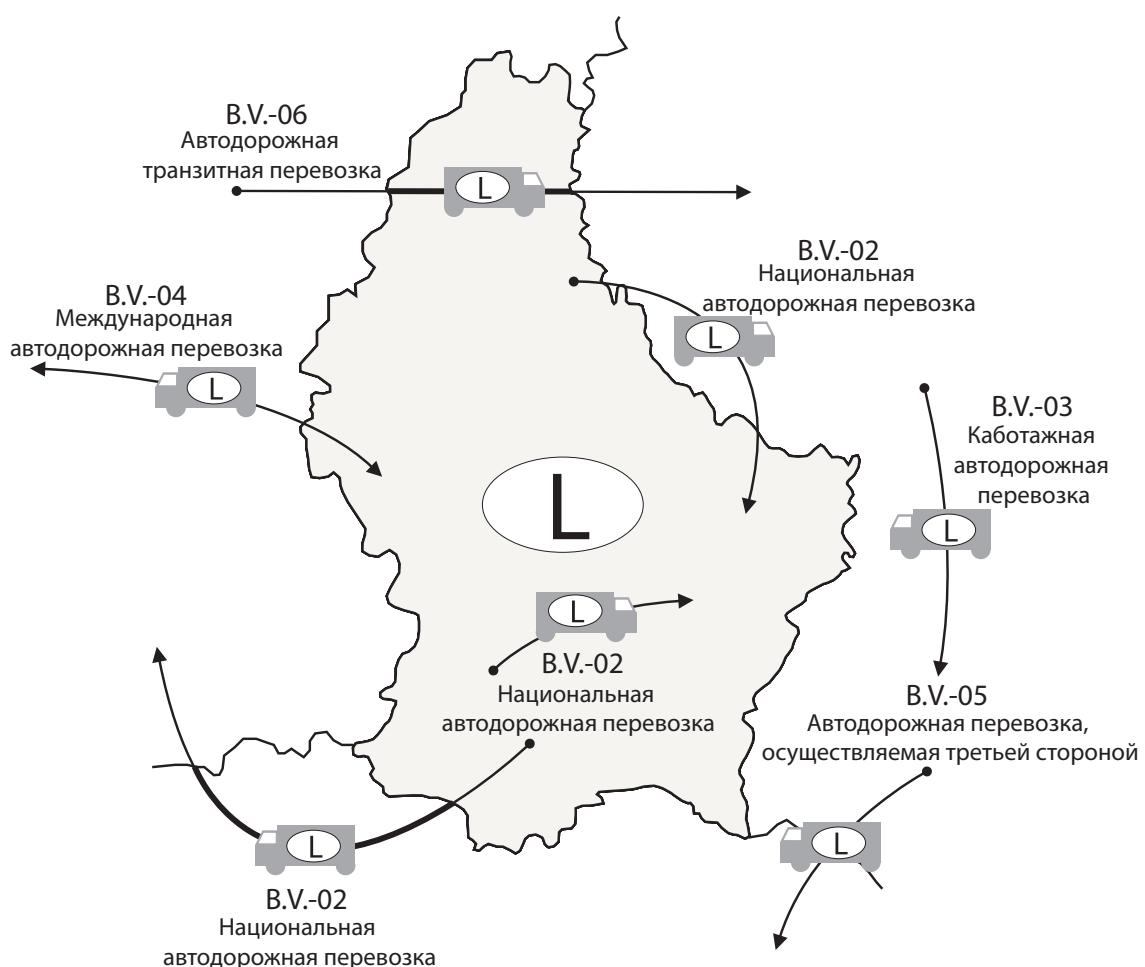
В зависимости от аналитических потребностей возможно использование и других показателей напряженности движения, например среднегодовой показатель ежедневного движения по будням, среднегодовой показатель ежедневного движения по выходным, интенсивность движения в часы пик, интенсивность движения в ночное время и интенсивность движения в праздничные дни.

B.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

B.V-01 АВТОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Любая перевозка грузов и/или пассажиров на дорожном транспортном средстве по данной дорожной сети.

Если какое-либо дорожное транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).





B

Автомобильный транспорт

B.V-02 НАЦИОНАЛЬНАЯ АВТОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Автодорожная перевозка между двумя пунктами (пунктом погрузки/посадки и пунктом разгрузки/высадки), находящимися в одной и той же стране, независимо от страны, в которой зарегистрировано дорожное механическое транспортное средство. Эта перевозка может включать транзитную перевозку через вторую страну.

Отцепление прицепа/полуприцепа от дорожного механического транспортного средства и сцепление прицепа/полуприцепа с другим дорожным механическим транспортным средством считается разгрузкой и погрузкой грузов прицепа/полуприцепа.

B.V-03 КАБОТАЖНАЯ АВТОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Автодорожная перевозка в пределах страны, отличной от страны регистрации, осуществляется на дорожном механическом транспортном средстве, зарегистрированном в стране-респонденте.

B.V-04 МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Автодорожная перевозка между пунктом погрузки/посадки или разгрузки/высадки в стране-заявителе и пунктом погрузки/посадки или разгрузки/высадки в другой стране.

Такая перевозка может включать транзитную перевозку через одну или несколько дополнительных стран.

B.V-05 АВТОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ ТРЕТЬЕЙ СТОРОНОЙ

Автодорожная перевозка, осуществляется на дорожном механическом транспортном средстве, зарегистрированном в одной стране, между пунктом погрузки/посадки в другой стране и пунктом разгрузки/высадки в третьей стране.

Такая перевозка может включать транзитную перевозку через одну или несколько дополнительных стран.

B.V-06 АВТОДОРОЖНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Автодорожная перевозка по стране между двумя пунктами (пунктом погрузки и пунктом разгрузки), причем оба пункта находятся в другой стране или в других странах, при условии, что вся перевозка в пределах данной страны осуществляется по автомобильной дороге и что в этой стране не производится ни погрузка, ни выгрузка.

Включаются дорожные механические транспортные средства, которые на границе этой страны грузятся на другой вид транспорта/выгружаются с него.

B.V-07 ГОРОДСКАЯ АВТОДОРОЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Перевозка, осуществляется по городским дорогам или трамвайным путям.

В качестве городской перевозки учитываются только те перевозки, которые осуществляются в основном или исключительно по городским дорогам.

B.V-08 ПАССАЖИР АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Любое лицо, совершающее поездку на дорожном транспортном средстве. Водители легковых автомобилей, исключая водителей такси, учитываются в качестве пассажиров. Обслуживающий персонал, предназначенный для городских автобусов, междугородных автобусов, троллейбусов, трамваев и грузовых дорожных транспортных средств, не учитывается в качестве пассажиров.

B.V-09 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира по автомобильной дороге на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние, которое фактически проехал пассажир.

**B.V-10****ПОЕЗДКА ПАССАЖИРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Путь между пунктом посадки и пунктом высадки пассажира, осуществленный дорожным транспортным средством.

Прямая пересадка пассажира с одного транспортного средства на другое транспортное средство подобного типа, независимо от транспортного предприятия, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из одного транспортного средства с последующей посадкой на другое транспортное средство.

B.V-11**ОБЩЕСТВЕННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА**

Общественная перевозка, которая включает перевозку пассажиров городским автобусом или трамваем, осуществляющуюся по расписанию, независимо от вида собственника (государственное или частное предприятие).

B.V-12**ПОЕЗДКА ПАССАЖИРА ОБЩЕСТВЕННЫМ ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Путь между пунктом посадки и пунктом высадки пассажира, осуществленный городским автобусом или трамваем.

Прямая пересадка пассажира с одного транспортного средства на другое транспортное средство подобного типа, независимо от транспортного предприятия, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из одного транспортного средства с последующей посадкой на другое транспортное средство.

B.V-13**ПАССАЖИР ОБЩЕСТВЕННОГО ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ПОСАДКУ**

Пассажир, совершивший посадку в дорожное транспортное средство с целью поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного транспортного средства на другое транспортное средство подобного типа, независимо от транспортного предприятия, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из одного транспортного средства с последующей посадкой на другое транспортное средство.

B.V-14**ПАССАЖИР ОБЩЕСТВЕННОГО ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ВЫСАДКУ**

Пассажир, высаджающийся из дорожного транспортного средства после поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного транспортного средства на другое транспортное средство подобного типа, независимо от транспортного предприятия, не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из одного транспортного средства с последующей посадкой на другое транспортное средство.

B.V-15**ЛИНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ**

Сочетание пункта посадки и пункта высадки пассажиров, перевозимых автомобильным транспортом, независимо от маршрута следования.

Эти пункты определяются с помощью международных классификационных систем, таких как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

B.V-16**ПУНКТ ПОСАДКИ**

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором пассажир совершает посадку на дорожное транспортное средство с целью поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного транспортного средства на другое транспортное средство подобного типа, независимо от транспортного предприятия, по возможности не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из одного транспортного средства с последующей посадкой на другое транспортное средство.



B

Автомобильный транспорт

B.V-17 ПУНКТ ВЫСАДКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором пассажир совершает высадку из дорожного транспортного средства после поездки.

Прямая пересадка пассажира с одного транспортного средства на другое транспортное средство подобного типа, независимо от транспортного предприятия, по возможности не рассматривается как высадка/посадка. Каждый случай, когда пересадка осуществляется на другой вид транспорта, следует рассматривать как высадку из одного транспортного средства с последующей посадкой на другое транспортное средство.

B.V-18 ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Любые грузы, перевозимые на грузовых дорожных транспортных средствах.

К этим грузам относятся все виды упаковки и оборудование, такое как контейнеры, съемные кузова или поддоны.

B.V-19 МАССА БРУТТО-БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, всей упаковки и масса тары транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонов, содержащих грузы).

B.V-20 МАССА БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, включая упаковку, но исключая массу тары транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонов, содержащих грузы).

B.V-21 МАССА ТАРЫ

Масса транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонов, содержащих грузы) до погрузки любого груза.

B.V-22 ТОННО-КИЛОМЕТР НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая автомобильной перевозке одной тонны груза на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние фактического пробега.

B.V-23 ДФЭ-КИЛОМЕТР НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения грузовых перевозок контейнеров, соответствующая перевозке одного ДФЭ на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние фактического пробега.

B.V-24 КАТЕГОРИИ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

Перевозимые грузы классифицируются по категориям.

Примерами систем классификации являются NST 2007 (Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики), которая заменяет номенклатуру CSTE (Товарная классификация для европейской транспортной статистики ЕЭК ООН) и номенклатуру NST/R (пересмотренная Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики, утвержденная Евростатом).



B.V-25 ВИДЫ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

Перевозимые грузы могут классифицироваться в соответствии с кодами ЕЭК ООН для видов груза, упаковки и материала упаковки (Рекомендация № 21, принятая в Женеве в марте 1986 года). Грузы бывают следующих видов:

- жидконаливные грузы;
- твердые навалочные грузы;
- большие грузовые контейнеры;
- прочие грузовые контейнеры;
- грузы на поддонах;
- грузы в связках;
- самоходные подвижные единицы;
- прочие подвижные единицы;
- прочие виды груза.

B.V-26 ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Классы опасных грузов, перевозимых автомобильным транспортом, определены в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов:

- класс 1: взрывчатые вещества и изделия;
- класс 2: газы;
- класс 3: легковоспламеняющиеся жидкости;
- класс 4: легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
- класс 5: окисляющиеся вещества и органические пироксины;
- класс 6: токсичные и инфекционные вещества;
- класс 7: радиоактивные материалы;
- класс 8: коррозионные вещества;
- класс 9: прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды.

B.V-27 ПОГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, помещенный на дорожное транспортное средство и перевозимый автомобильным транспортом.

Перегрузка с одного грузового дорожного транспортного средства на другое или смена дорожного тягача рассматривается в качестве погрузки после выгрузки.

B.V-28 ВЫГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, снятый с дорожного транспортного средства после автомобильной перевозки.

Перегрузка с одного грузового дорожного транспортного средства на другое или смена дорожного тягача рассматривается в качестве выгрузки перед повторной погрузкой.

B.V-29 ГРУЗЫ, ВЫВОЗИМЫЕ ИЗ СТРАНЫ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ (В ОТЛИЧИЕ ОТ СКВОЗНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ)

Грузы, погруженные на дорожное транспортное средство в данной стране, вывезенные из страны автомобильным транспортом и выгруженные в другой стране.

B.V-30 ГРУЗЫ, ВВОЗИМЫЕ В СТРАНУ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ (В ОТЛИЧИЕ ОТ СКВОЗНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ)

Грузы, погруженные на дорожное транспортное средство в другой стране, ввезенные в страну автомобильным транспортом и разгруженные в этой стране.



B

Автомобильный транспорт

B.V-31 СКВОЗНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Грузы, ввезенные в страну по автомобильной дороге и вывезенные из страны по автомобильной дороге через пункт, иной чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию страны на одном и том же дорожном механическом транспортном средстве.

Перегрузка с одного грузового дорожного транспортного средства на другое или смена дорожного тягача рассматриваются в качестве погрузки/разгрузки.

B.V-32 ЛИНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ГРУЗОВОГО СООБЩЕНИЯ

Сочетание пункта погрузки и пункта разгрузки грузов, перевозимых автомобильным транспортом, независимо от маршрута следования.

Эти пункты определяются с помощью международных классификационных систем, таких как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

B.V-33 ПУНКТ ПОГРУЗКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы грусятся на грузовое дорожное механическое транспортное средство или в котором производится смена дорожного тягача.

B.V-34 ПУНКТ РАЗГРУЗКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы выгружаются с грузового дорожного механического транспортного средства или в котором производится смена дорожного тягача.

B.VI ПРОИСШЕСТВИЯ

B.VI-01 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С НАНЕСЕНИЕМ ТРАВМЫ

Любое дорожно-транспортное происшествие с участием по крайней мере одного дорожного транспортного средства, движущегося по дороге общего пользования или частной дороге, открытой для общего пользования, в результате которого ранен или погиб по крайней мере один человек.

Самоубийство или попытка самоубийства рассматриваются не как происшествие, а как инцидент, обусловленный умышленным актом нанесения себе травмы, несовместимой с жизнью. Если же самоубийство или попытка самоубийства сопряжены с причинением телесного повреждения другому участнику дорожного движения, то тогда данный инцидент рассматривается как ДТП с нанесением травмы.

Включаются столкновения между дорожными транспортными средствами; между дорожными транспортными средствами и пешеходами; между дорожными транспортными средствами и животными или неподвижными препятствиями и столкновения с участием только одного дорожного транспортного средства. Включаются столкновения между автодорожными и железнодорожными транспортными средствами. Столкновения с участием нескольких транспортных средств учитываются как одно дорожно-транспортное происшествие при условии, что последовательные столкновения происходят с весьма короткими интервалами. Из дорожно-транспортных происшествий с нанесением травмы исключаются дорожно-транспортные происшествия с причинением только материального ущерба.

Исключаются террористические акты.



B.VI-02 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, в результате которого погиб человек.

B.VI-03 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ БЕЗ СМЕРТЕЛЬНОГО ИСХОДА

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, кроме ДТП со смертельным исходом.

B.VI-04 ПОСТРАДАВШИЙ

Любой погибший или раненый в результате дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы.

B.VI-05 ПОГИБШИЙ

Любой погибший на месте или скончавшийся в течение 30 дней в результате дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы, за исключением случаев самоубийства.

Исключается погибший, смерть которого наступила в результате самоубийства, т. е. умышленного акта причинения себе травмы, приведшей к смерти, что установлено компетентным органом. Для стран, не применяющих 30-дневное пороговое значение, коэффициенты преобразования устанавливаются с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность сопоставления на основе определения, предусматривающего 30-дневный срок.

B.VI-06 РАНЕНЫЙ

Любой человек, не погибший на месте или не скончавшийся в течение 30 дней в результате дорожно-транспортного происшествия, но получивший телесные повреждения и обычно нуждающийся в медицинском лечении, за исключением попыток самоубийства.

В качестве раненых, как правило, не регистрируются лица с менее серьезными ранениями, такими как небольшие порезы и синяки.

Исключаются раненые, если компетентным органом установлено, что ранения были получены в результате попытки самоубийства, т. е. акта умышленного причинения себе травмы, приведшей к телесному повреждению, но не смерти.

B.VI-07 ТЯЖЕЛОРАНЕНЫЙ

Любой раненый, который был госпитализирован на период свыше 24 часов.

B.VI-08 ЛЕГКОРАНЕНЫЙ

Любой раненый, за исключением погибшего или тяжелораненого.

В качестве раненых, как правило, не регистрируются лица с менее серьезными ранениями, такими как небольшие порезы и синяки.



B

Автомобильный транспорт

B.VI-09 МАКСИМАЛЬНАЯ СОКРАЩЕННАЯ ШКАЛА ТРАВМАТИЗМА (МАИС)

Максимальная сокращенная шкала травматизма представляет собой медицинскую классификацию травм по степени тяжести.

Травмы МАИС 1-2 относятся к легким, а МАИС 3-6 – к тяжелым.

Допускается использование других классификаций при условии, что они могут быть транскодированы в единицы МАИС.

B.VI-10 ВОДИТЕЛЬ, ПРИЧАСТНЫЙ К ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМУ ПРОИСШЕСТВИЮ С НАНЕСЕНИЕМ ТРАВМЫ

Любой участник дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы, управлявший дорожным транспортным средством на момент ДТП.

B.VI-11 ПАССАЖИР, ПРИЧАСТНЫЙ К ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМУ ПРОИСШЕСТВИЮ С НАНЕСЕНИЕМ ТРАВМЫ

Любой участник дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы, кроме водителя, находившийся внутри дорожного транспортного средства или на нем либо садившийся внутрь дорожно-транспортного средства или высаживавшийся из него.

B.VI-12 ПЕШЕХОД, ПРИЧАСТНЫЙ К ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМУ ПРОИСШЕСТВИЮ С НАНЕСЕНИЕМ ТРАВМЫ

Любой участник дорожно-транспортного происшествия с нанесением травмы, кроме пассажира или водителя, как они определены выше.

Включаются лица, находящиеся в детской или инвалидной коляске или любом другом небольшом средстве передвижения без двигателя, или лица, толкающие или тянувшие вышеуказанные транспортные средства. Также включаются лица, толкающие велосипед, мопед, передвигающиеся на роликовых коньках, роликовой доске, на лыжах или при помощи аналогичных средств.

B.VI-13 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С УЧАСТИЕМ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И ПЕШЕХОДА

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, участниками которого являются одно или несколько дорожных транспортных средств и один или несколько пешеходов.

Включаются дорожно-транспортные происшествия независимо от того, оказался ли пешеход участником дорожно-транспортного происшествия на его первом или последующем этапе, и независимо от того, был ли пешеход ранен или погиб на дороге либо вне проезжей части.

B.VI-14 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С УЧАСТИЕМ ОДНОГО ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, в котором участвует только одно дорожное транспортное средство.

Включаются дорожно-транспортные происшествия с участием транспортных средств, пытающихся избежать столкновения и сворачивающих с проезжей части, или дорожно-транспортные происшествия, обусловленные столкновением с препятствием или животными на дороге. Исключаются наезды на пешеходов и столкновения с транспортными средствами, находящимися на стоянке.



B.VI-15 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С УЧАСТИЕМ НЕСКОЛЬКИХ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, участниками которого являются два дорожных транспортных средства или более.

Выделяются следующие типы дорожно-транспортных происшествий с нанесением травмы, участниками которых являются два дорожных транспортных средства или более.

- a) заднее столкновение: столкновение с другим транспортным средством, следующим по той же полосе проезжей части и движущимся в том же направлении, которое снизило скорость или временно остановилось.

Исключаются столкновения с транспортными средствами, находящимися на стоянке;

- b) лобовое столкновение: столкновение с другим транспортным средством, следующим по той же полосе проезжей части и движущимся в противоположном направлении, которое снизило скорость или временно остановилось.

Исключаются столкновения с транспортными средствами, находящимися на стоянке;

- c) столкновение, вызванное пересечением дороги или поворотом: столкновение с другим транспортным средством, движущимся под углом к траектории движения первого транспортного средства, вызванное пересечением дороги, выездом с дороги или въездом на дорогу.

Исключаются столкновения с остановившимися для поворота транспортными средствами, которые следуют классифицировать как a) или b);

- d) прочие столкновения, включая столкновение с транспортными средствами, находящимися на стоянке: столкновение, происходящее при движении транспортных средств бок о бок, при обгоне или смене рядов; или столкновение с транспортным средством, которое находилось на стоянке или остановилось на краю проезжей части, на обочине, на специально обозначенных стояночных местах, на тротуаре или площадках для стоянки и т. д.

В B.VI-15 d) включаются все столкновения, не охваченные пунктами a), b) и c). Составным элементом классификации дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств является момент первого столкновения на проезжей части или момент первого механического воздействия на транспортное средство.

B.VI-16 ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ, СОГЛАСНО ПРОТОКОЛУ, НАХОДИЛИСЬ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ ИЛИ ПОД ВОЗДЕЙСТВИЕМ НАРКОТИКОВ ЛИБО МЕДИКАМЕНТОВ

Любое дорожно-транспортное происшествие с нанесением травмы, при котором по крайней мере один водитель, согласно протоколу, находился в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотиков либо медикаментов, неблагоприятно повлиявших на его способность управлять транспортным средством, по смыслу национальных правил.

B.VI-17 САМОУБИЙСТВО

Акт умышленного причинения себе травмы, приведшей к смерти, что четко зафиксировано и квалифицировано компетентным национальным органом.

Каждый отдельный случай самоубийства должен быть удостоверен в качестве такового коронером (следователем, производящим дознание), сотрудником государственной полиции или иным государственным органом.

Исключается попытка самоубийства как акт умышленного причинения себе травмы, но не приведшей к смерти.

В качестве самоубийства рассматривается только случай смерти лица (лиц), совершившего(их) самоубийство. Таким образом, смерть, причиненная какому-либо человеку другим лицом, совершившим самоубийство или пытавшимся совершить самоубийство, не должна рассматриваться как самоубийство.



B

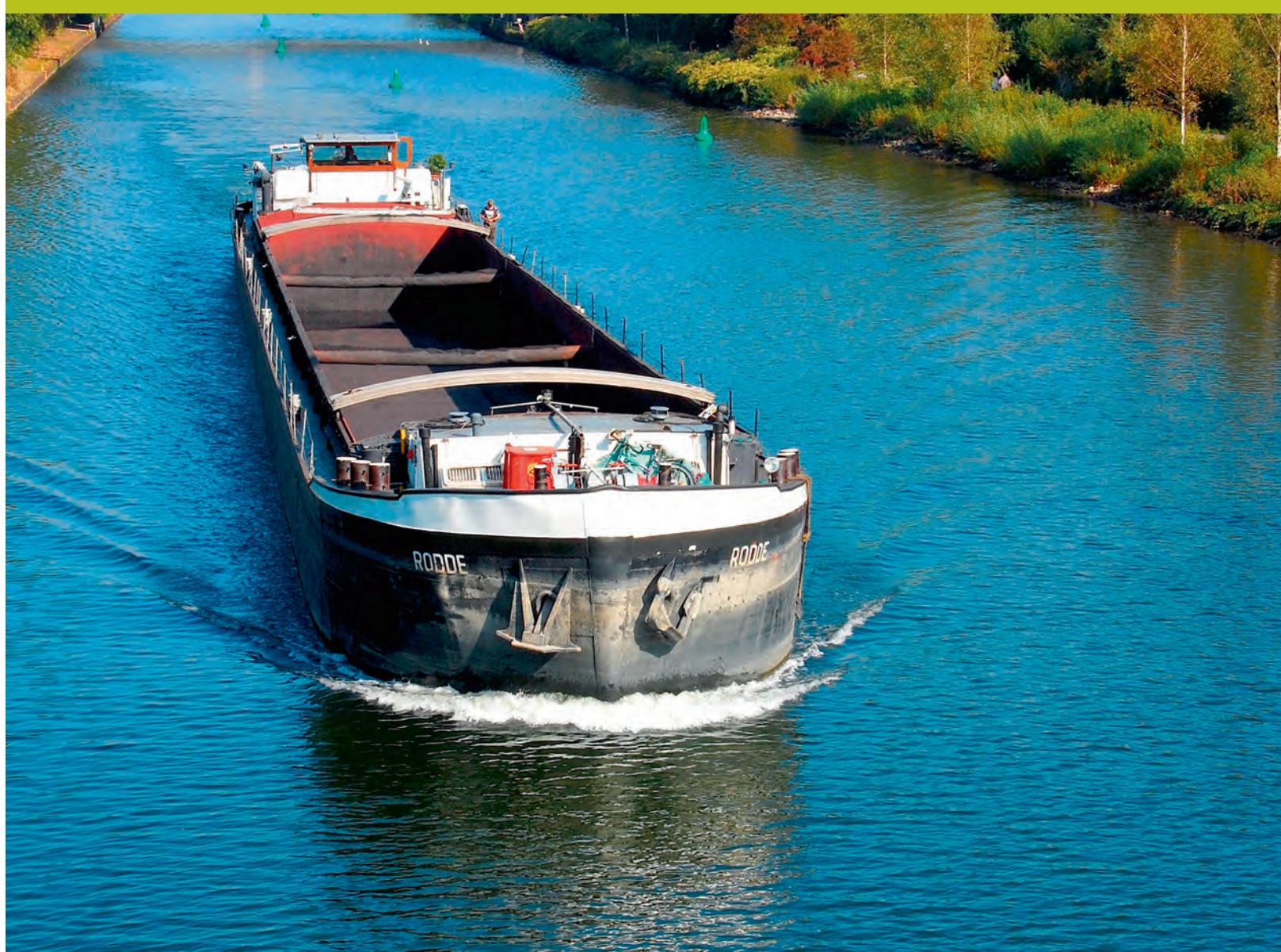
Автомобильный транспорт

B.VI-18 ПОПЫТКА САМОУБИЙСТВА (СМ. А.VI-21)

Акт умышленного причинения себе травмы, приведшей к тяжкому телесному повреждению, но не смерти, что четко зафиксировано и квалифицировано компетентным национальным органом.

C

Внутренний водный транспорт



C. Внутренний водный транспорт

C.I ИНФРАСТРУКТУРА

C.I-01 ВОДНЫЙ ПУТЬ

Река, канал, озеро или другое водное пространство, которое в силу природных или искусственных характеристик пригодно для судоходства.

Включаются водные пути морского характера (водные пути, обозначенные страной-заявителем в качестве пригодных для судоходства прежде всего судов типа «река-море»). В водные пути также включаются устья рек; их границей является ближайшая к морю точка, в которой ширина реки одновременно составляет менее 3 км при низкой воде и менее 5 км при высокой воде.

C.I-02 СУДОХОДНЫЙ ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

Водное пространство, не являющееся частью моря, которое в силу природных или искусственных характеристик пригодно для судоходства прежде всего судов внутреннего плавания. Этот термин применяется в отношении судоходных рек, озер, каналов и эстуариев.

Длина рек и каналов измеряется по осевой линии фарватера. Длина озер и заливов измеряется по кратчайшему судоходному пути между двумя наиболее удаленными точками, в которые и из которых осуществляются транспортные операции. Водный путь, образующий общую границу между двумя странами, включается в статистические данные обеими странами.

C.I-03 СУДОХОДНАЯ РЕКА

Природный водный путь, открытый для судоходства, независимо от того, улучшался ли он для целей судоходства.

C.I-04 СУДОХОДНОЕ ОЗЕРО

Природное водное пространство, открытое для судоходства.

Включаются заливы (водное пространство с содержанием солоноватой воды, отделенное от моря береговой полосой).

C.I-05 СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ

Водный путь, построенный главным образом для обеспечения судоходства.

C.I-06 СЕТЬ СУДОХОДНЫХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

Все судоходные внутренние водные пути, открытые для судоходства общего пользования в данном районе.



C.I-07 КАТЕГОРИИ СУДОХОДНЫХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

В соответствии с Классификацией европейских внутренних водных путей, каналов, судоходных рек и озер, принятой ЕЭК ООН/ЕКМТ в 1992 году, различают следующие категории:

По горизонтальным габаритам судов и толкаемых составов:

Класс	(длина/ширина судна)
I-III	до 80/9 м;
IV	80–85/9,50 м;
V a	95–110/11,40 м;
V b	172–185/11,40 м;
VI a	95–110/22,80 м;
VI b	185–195/22,80 м;
VI c	270–280/22,80 или 195–200/33–34,20 м;
VII	285/33–34,20 м и более.

В некоторых случаях для классификации судоходных внутренних водных путей может использоваться критерий грузоподъемности судов.

C.I-08 ПОРТ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕХ (СМ. ТАКЖЕ Е.I-05)

Земельный участок и акватория, обустроенные и оборудованные таким образом, чтобы они могли использоваться для приема судов, их погрузки и разгрузки, хранения грузов, получения и передачи этих грузов, посадки и высадки пассажиров, членов экипажей и других лиц, а также включающие любую иную инфраструктуру, необходимую для работы транспортных операторов в зоне порта.

C.I-09 СТАТИСТИЧЕСКИЙ ПОРТ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕХ (СМ. ТАКЖЕ Е.I-06)

Статистический порт состоит из одного или более портов, обычно контролируемых одной портовой администрацией либо одним управлением капитана порта, способной(ым) регистрировать движение судов и грузов.

C.I-10 ЛОКОД ООН (СМ. ТАКЖЕ Е.I-08)

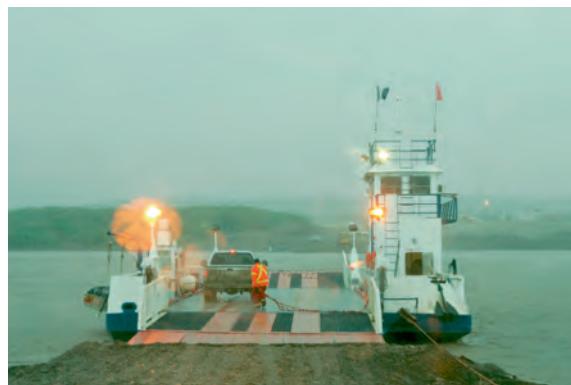
Пятизначный код, в котором первые два знака представляют собой коды стран по «alpha 2» стандарта ИСО 3166-1, за которыми могут следовать пропуск и 3-значное кодовое обозначение названия пункта (см. Рекомендацию № 16 ЕЭК ООН), а также кодовые обозначения Евростата для портов, еще не включенных в систему ООН.

C.I-11 ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПОРТОВЫХ ПРИЧАЛОВ

Общая протяженность причалов в метрах.

C.I-12 ПРИЧАЛ ДЛЯ СУДОВ ТИПА РО-РО (СМ. ТАКЖЕ Е.I-14)

Место, где судно типа ро-ро может швартоваться, загружать и выгружать механические транспортные средства и другие передвижные ролкерные единицы через аппарели с судна на берег и наоборот.



C.I-13 ПОРТОВЫЕ КРАНЫ ПО ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ (СМ. ТАКЖЕ Е.I-15)

Количество имеющихся в портах кранов по грузоподъемности.

Возможные классы грузоподъемности:

- a) до 10 тонн;
- b) от 10 до 20 тонн;
- c) от 20 до 40 тонн;
- d) более 40 тонн.

C.I-14 ПОРТОВЫЕ КРАНЫ ПО ТИПУ (СМ. ТАКЖЕ Е.I-16)

Количество имеющихся в портах кранов по типу конструкции:

- a) мобильные контейнерные краны;
- b) другие контейнерные краны;
- c) прочие краны.

C.I-15 СОЕДИНЕНИЯ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Наличие соединений с другими видами транспорта и расстояние до них от портов в километрах:

- a) морское судоходство;
- b) пассажирское железнодорожное сообщение;
- c) грузовое железнодорожное сообщение;
- d) автомобильные подъездные дороги;
- e) аэропорт.

C.I-16 ПРИЧАЛ/ПРИСТАНЬ

Пункт, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров, но не являющийся частью внутреннего порта.

C.I-17 ШЛЮЗ

Закрытое сооружение на внутренних водных путях, оборудованное с двух сторон воротами, предназначенное для подъема или опускания судов с одного уровня воды на другой. Включаются камерные шлюзы.

Камерный шлюз – это устройство для транспортировки судов между водами двух разных уровней.



C.I-18 ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ

Порт, обустроенный и оборудованный для посадки и высадки пассажиров. Данные порты могут также предоставлять такие услуги, как снабжение водой, подача электропитания, удаление отходов и т. д.

C.I-19 ПАССАЖИРСКИЙ ПРИЧАЛ

Место швартовки курсирующих по транспортной сети пассажирских судов для посадки и/или высадки пассажиров.



C.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (СУДА)

C.II-01 СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Плавучее средство, предназначенное для перевозки грузов, осуществления пассажирских перевозок общего пользования либо специально оборудованное для выполнения конкретных коммерческих задач, эксплуатируемое преимущественно на судоходных внутренних водных путях или же в защищенных акваториях или районах, в которых применяются портовые правила, либо в непосредственной близости от них.

Включаются суда, находящиеся в ремонте. Включаются суда, которые пригодны для внутреннего судоходства, но которые допущены к морским перевозкам (суда смешанного плавания река–море). Из этой категории исключаются: портовые плавучие средства, морские портовые пихтеры и морские портовые буксиры, паромы, рыболовецкие суда, землечерпалльные снаряды, суда, осуществляющие гидротехнические работы, и суда, используемые исключительно под складские помещения, плавучие мастерские, плавучие дачи и прогулочные суда.

C.II-02 НАЦИОНАЛЬНОЕ СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Судно для перевозок по внутренним водным путям (судно ВВТ), которое зарегистрировано на определенную дату в стране-заявителе.

Если в какой-либо конкретной стране регистрация судов для перевозок по внутренним водным путям отсутствует, то национальным судном ВВТ является судно, которым владеет компания, находящаяся в этой стране и уплачивающая налоги.

C.II-03 ИНОСТРАННОЕ СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Судно ВВТ, которое зарегистрировано на определенную дату в стране иной, чем страна-заявитель.

C.II-04 СУДНО ТИПА «РЕКА–МОРЕ»

Любое судно ВВТ, предназначенное для плавания в качестве мореходного судна и имеющее соответствующее разрешение на такое плавание.

C.II-05 ГРУЗОВОЕ СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Судно грузоподъемностью не менее 20 тонн, предназначенное для грузовых перевозок по судоходным внутренним водным путям.

C.II-06 КОНТЕЙНЕРНОЕ СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Судно, оснащенное стационарными или переносными ячеистыми направляющими и предназначенное главным образом для перевозки контейнеров.

C.II-07 ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Судно, предназначенное специально для перевозки более 12 платных пассажиров по судоходным внутренним водным путям.

C.II-08 РЕЧНОЕ КРУИЗНОЕ СУДНО ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Пассажирское судно внутреннего плавания, осуществляющее плавание преимущественно по рекам и предназначенное для обеспечения пассажиров полным комплексом туристических услуг. На ночь все пассажиры размещаются в каютах. Включаются средства обслуживания, предназначенные для культурно-развлекательной программы на борту. Исключаются суда, обеспечивающие паромные перевозки. Кроме того, исключаются также грузовые суда, способные перевозить весьма ограниченное число пассажиров в каютах. По пути следования речные круизные суда делают остановку в нескольких портах, а также могут заходить в озера и каналы.

C.II-09 СУДНО ДЛЯ ОДНОДНЕВНЫХ ЭКСКУРСИЙ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Пассажирское судно внутреннего плавания, предназначенное для обеспечения пассажиров комплексом туристических услуг в расчете на кратковременную экскурсию. К таким экскурсиям относятся поездки продолжительностью до одного дня, поездки на неполный день, обзорные экскурсии и романтические «прогулки при луне». Судно не оборудовано каютами для всех пассажиров. Может быть организовано питание. В случае романтических «прогулок при луне» суда могут выходить в ночное плавание, однако размещение пассажиров в каютах не обеспечивается.

C.II-10 ПАРОМ ВВТ

Пассажирское судно внутреннего плавания, предназначенное для переправы пассажиров через водные пути или их перевозки по водным путям.

Паромы бывают двух основных типов:

- переправный паром – для перевозки пассажиров и, возможно, транспортных средств между двумя портами по обе стороны водного пути;
- паром дальнего хода – для перевозки пассажиров и, возможно, транспортных средств с заходом в ряд портов, расположенных вдоль водного пути.

C.II-11 СУДНО, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕЕ ГОРОДСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ МАРШРУТАМ

Судно внутреннего плавания, осуществляющее городские перевозки по внутренним водным маршрутам.

C.II-12 РЕЧНОЙ ТРАМВАЙ

Плавсредство внутреннего плавания, предназначенное только для перевозки пассажиров и совершающее регулярные рейсы по маршрутам общего пользования.

В странах Северной Америки его иногда называют «водным такси».

C.II-13 ВОДНОЕ ТАКСИ

Пассажирское судно внутреннего плавания ограниченной пассажировместимости, осуществляющее по вызову и без заранее фиксированного маршрута общественные пассажирские перевозки в пределах городской или аналогичной зоны и в ее окрестностях.

Пассажировместимость водного такси редко превышает 20 человек.

C.II-14 ФЛОТ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ПЛАВАНИЯ

Количество судов ВВТ, зарегистрированных на данную дату в стране и допущенных к эксплуатации на внутренних водных путях.

Изменения во флоте связаны с полным или частичным изменением типа судов внутреннего плавания страны-респондента в результате строительства новых судов, модификации их типа или грузоподъемности, закупки или продажи за границей, списания на слом, повреждения судов или включения в морской регистр либо исключения из него.

C.II-15 САМОХОДНОЕ СУДНО

Любое грузовое судно внутреннего плавания с силовой установкой, кроме самоходных наливных барж.

Буксируемые баржи, толкаемые баржи и толкаемые-буксируемые баржи, которые имеют только вспомогательный двигатель, в соответствующих случаях должны рассматриваться в качестве буксируемых барж, толкаемых барж или толкаемых-буксируемых барж. Тот факт, что самоходная баржа может быть использована для буксировки, не меняет ее назначения.



C.II-16 САМОХОДНОЕ НАЛИВНОЕ СУДНО

Самоходное судно, предназначенное для перевозки наливом во встроенных цистернах жидкостей или газов.

Наливные суда для массовой перевозки сыпучих грузов, таких как цемент, мука, гипс и т. д., должны исключаться и учитываться вместе с самоходными толкачами.

C.II-17 САМОХОДНЫЙ ТОЛКАЧ

Самоходное судно, предназначенное или оборудованное для толкания толкаемых или толкаемых-буксируемых барж.

Самоходные толкачи могут перевозить грузы.

C.II-18 БУКСИРУЕМАЯ (НЕСАМОХОДНАЯ) БАРЖА

Грузовое судно внутреннего плавания, предназначенное для буксировки и не имеющее самостоятельной двигательной установки.

Наличие на несамоходной барже вспомогательного двигателя не меняет ее назначения.

C.II-19 ТОЛКАЕМАЯ-БУКСИРУЕМАЯ БАРЖА

Грузовое судно внутреннего плавания, предназначенное для толкания или буксировки и не имеющее самостоятельной двигательной установки.

Наличие на толкаемой-буксируемой барже вспомогательного двигателя не меняет ее назначения.

C.II-20 БУКСИРУЕМАЯ (НЕСАМОХОДНАЯ) НАЛИВНАЯ БАРЖА

Несамоходная баржа для перевозки наливом жидкостей или газов.

Наливные суда для массовой перевозки сыпучих грузов, таких как цемент, мука, гипс и т. д., должны исключаться и учитываться вместе с буксируемыми (несамоходными) баржами.

Наличие на несамоходной барже вспомогательного двигателя не меняет ее назначения.

C.II-21 ТОЛКАЕМАЯ-БУКСИРУЕМАЯ НАЛИВНАЯ БАРЖА

Толкаемая-буксируемая баржа для перевозки наливом жидкостей или газов.

Наливные суда для массовой перевозки сыпучих грузов, таких как цемент, мука, гипс и т. д., должны исключаться и учитываться вместе с толкаемыми-буксируемыми баржами.

C.II-22 ИНОЕ ГРУЗОВОЕ СУДНО

Любое другое судно внутреннего плавания, предназначенное для перевозки всяких грузов и не относящееся к перечисленным выше категориям.

C.II-23 РЕЧНОЙ БУКСИР

Судно с силовой установкой мощностью не менее 37 кВт, предназначенное для проводки и кантовки судов и барж и буксировки несамоходных барж и плотов, но не для перевозки грузов.

Известно также как «плотовод».

Исключаются портовые и морские буксиры.

C.II-24 РЕЧНОЙ ТОЛКАЧ-БУКСИР

Судно с силовой установкой мощностью не менее 37 кВт, предназначенное или приспособленное для толкания барж, но не для перевозки грузов.

Известно также как «буксирный катер» или «толкач».

Исключаются портовые и морские буксиры.

C.II-25 ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ГРУЗОВОГО СУДНА ВВТ

Максимальный выраженный в тоннах разрешенный вес грузов, который судно может перевозить.

C.II-26 ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ ПАССАЖИРСКОГО СУДНА ВВТ

Максимальное допустимое число пассажиров, которое судно может перевозить.

C.II-27 МОЩНОСТЬ (КВТ)

Механическая мощность, развиваемая движительной установкой, которой оборудовано судно.

Эта мощность измеряется в фактических киловаттах (мощность, передаваемая на гребной винт):
 $kVt = 1,36 \text{ л.с.} ; 1 \text{ л.с.} = 0,735 \text{ кВт}$.

C.II-28 ГОД ПОСТРОЙКИ СУДНА

Год первоначальной постройки корпуса.

C.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ

C.III-01 ПРЕДПРИЯТИЕ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ (ПРЕДПРИЯТИЕ ВВТ)

Предприятие, осуществляющее в одном или более местах деятельность по производству услуг по внутренним водным перевозкам с использованием судов ВВТ и основным видом деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости являются внутренние водные перевозки.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 50.2 – Внутренний водный транспорт
- КДЕС/ред.2: класс 50.3 – Внутренний водный пассажирский транспорт
класс 50.4 – Внутренний водный грузовой транспорт

C.III-02 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ВВТ

Предприятие ВВТ, которое в основном принадлежит (более 50% капитала) государству или государственным органам власти и их предприятиям.

C.III-03 ПОРТОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ВВТ

Предприятие, осуществляющее в одном или более местах деятельность по предоставлению портовых услуг и основным видом деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости является портовое обслуживание внутренних водных путей. Исключаются предприятия, занимающиеся обслуживанием портов прогулочных судов.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 52.22 – Услуги, связанные с перевозками водным транспортом
класс 52.24 – Обработка грузов
- КДЕС/ред.2: класс 52.22 – Услуги, связанные с перевозками водным транспортом
класс 52.24 – Обработка грузов

Примечание: МСОК 9329 и КДЕС 93.29 включают услуги портов прогулочных судов.

C.III-04 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПОРТОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ВВТ

Портовое предприятие, которое в основном принадлежит (более 50% капитала) государству или государственным органам власти и их предприятиям.



C.III-05 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ВВТ

Капитальные затраты на новую инфраструктуру внутренних водных путей или расширение уже существующих внутренних водных путей, включая реконструкцию, обновление (производимые на действующих объектах инфраструктуры крупные работы по замещению и переоборудованию, не сказывающиеся на ее общей эффективности), модернизацию (крупные работы по модификации, направленные на повышение изначальной эффективности или пропускной способности инфраструктуры) и капитальный ремонт (ремонт с целью улучшения изначальных эксплуатационных характеристик или повышения пропускной способности инфраструктуры).

Инфраструктура включает земельные участки, каналы, стационарные конструкции, необходимые для водных путей здания, судоходные шлюзы, швартовочное оборудование, системы взимания сборов за проход, а также связанные с ними стационарные объекты, устройства и установки (сигнализация, телекоммуникации и т. д.), в отличие от судов ВВТ.

C.III-06 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В СУДА ВВТ

Капитальные затраты на приобретение новых судов ВВТ или модернизацию уже существующих.

C.III-07 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВВТ

Некапитальные затраты на поддержание существующей инфраструктуры ВВТ в первоначальном состоянии и на обеспечение ее расчетной пропускной способности.

C.III-08 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ СУДОВ ВВТ

Некапитальные затраты на поддержание судов ВВТ в рабочем состоянии без улучшения их эксплуатационных характеристик или увеличения их грузоподъемности/вместимости.

C.III-09 ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ ВВТ

Расчетная денежная оценка, отражающая текущий запас материальных инфраструктурных активов ВВТ.

Для статистических целей рекомендуется использовать чистую стоимость основного капитала, в которой учитывается амортизация.

Существуют различные методы определения чистой стоимости активов, такие как «метод восстановительной стоимости» или «метод непрерывной инвентаризации (МИ)».

C.IV ДВИЖЕНИЕ

C.IV-01 ДВИЖЕНИЕ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЬЯМ

Любое движение судна ВВТ по данной сети ВВТ.

Если какое-либо судно перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).

C.IV-02 ДВИЖЕНИЕ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЬЯМ НА НАЦИОНАЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Любое движение судна ВВТ в пределах национальной территории, независимо от страны, в которой это судно зарегистрировано.

C.IV-03 ДВИЖЕНИЕ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЬЯМ ПОРОЖНИХ СУДОВ

Любое движение грузового судна ВВТ, для которого масса брутто-брутто перевозимых грузов, включая массу оборудования, такого как контейнеры, съемные кузова и поддоны, равняется нулю; а также любое движение пассажирского судна ВВТ без пассажиров.

Движение судна ВВТ, перевозящего порожнее оборудование, такое как контейнеры, съемные кузова и поддоны, не рассматривается в качестве порожнего рейса.

C.IV-04 ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Паромное сообщение – это регулярные рейсы на короткое расстояние между двумя портами или причалами/пристанями, с промежуточными заходами или без них, осуществляемые:

- i) по опубликованному графику; либо
- ii) настолько регулярно или часто, чтобы можно было говорить о явно выраженной систематической последовательности.

C.IV-05 ГОРОДСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ МАРШРУТАМ

Круглогодичные регулярные общественные перевозки по внутренним водным маршрутам в пригородном и местном сообщении в пределах городской зоны.

Данным определением также охватываются перевозки по внутренним водным путям, обеспечивающие сообщение между населенными пунктами, расположенными относительно близко друг от друга в пределах определенной географической зоны, например перевозки в дельте Дуная.

Что касается городской зоны, то включаются перевозки в пределах черты города, тогда как применительно к междугородным перевозкам границы подлежат определению в каждом конкретном случае.

C.IV-06 РЕЙС НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Любое движение судна ВВТ из указанного пункта отправления в указанный пункт назначения.

Рейс может подразделяться на ряд этапов или участков.

C.IV-07 СУДНО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая передвижению судна ВВТ на расстояние в один километр.

Следует учитывать фактически пройденное расстояние. Включается передвижение порожних судов. В составе каждая единица учитывается в качестве одного судна.



C.IV-08 СОСТАВ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Одно или более судов ВВТ, которые не имеют силовой установки и которые буксируются или толкаются одним или более судами ВВТ с силовой установкой, включая счлененные группы.

C.IV-09 ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одной тонны на грузовом судне ВВТ на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых это судно первоначально предназначалось.

Под расстоянием подразумевается фактически пройденное расстояние.

C.IV-10 ПРЕДЛАГАЕМОЕ МЕСТО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного места на пассажирском судне ВВТ на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых это судно первоначально предназначалось.

Под расстоянием подразумевается фактически пройденное расстояние.



C.IV-11 ПРИБЫВШЕЕ СУДНО ВВТ

Любое груженое или порожнее судно ВВТ, прибывшее в страну по внутреннему водному пути.

Если судно ВВТ прибывает в страну на другом виде транспорта, то считается, что в страну прибыл только активный вид транспорта.

C.IV-12 ВЫБЫВШЕЕ СУДНО ВВТ

Любое груженое или порожнее судно ВВТ, выбывшее из страны по внутреннему водному пути.

Если судно ВВТ выбывает из страны на другом виде транспорта, то считается, что из страны выбывает только активный вид транспорта.

C.IV-13 СУДНО ВВТ, СЛЕДУЮЩЕЕ ТРАНЗИТОМ

Любое груженое или порожнее судно ВВТ, которое прибывает в страну и выбывает из нее через разные пункты, независимо от вида транспорта, при условии, что вся перевозка в пределах этой страны осуществляется по внутреннему водному пути и что в ней не производится ни погрузка, ни выгрузка.

Включаются суда ВВТ, которые на границе этой страны грузятся на другой вид транспорта/выгружаются с него.

C.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

C.V-01 ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ (ВВТ)

Любая перевозка грузов и/или пассажиров на судне ВВТ, осуществляемая полностью или частично по судоходным внутренним водным путям.

Исключается прием бункерного топлива и запасов на суда в порту. Если какое-либо судно ВВТ перевозится на другом транспортном средстве, то учитывается движение только перевозящего транспортного средства (активный вид транспорта).

C.V-02 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Любая перевозка грузов и/или пассажиров на судне внутреннего плавания (судне ВВТ) между двумя пунктами (пунктом погрузки/посадки и пунктом разгрузки/высадки) в пределах национальной территории, независимо от страны, в которой зарегистрировано судно ВВТ. Такая перевозка может включать транзитную перевозку через вторую страну, причем для этой страны данная перевозка должна учитываться как транзитная.

C.V-03 ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Любое перемещение грузов и/или пассажиров из и в порты, соединенные внутренними водными путями, судоходство по которым осуществляется благодаря одной или нескольким шлюзовым установкам.

C.V-04 КАБОТАЖНАЯ ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Национальная перевозка ВВТ, осуществляемая на судне ВВТ, зарегистрированном в другой стране.

C.V-05 МЕЖДУНАРОДНАЯ ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Перевозка внутренним водным транспортом между двумя пунктами (пунктом погрузки/посадки и пунктом разгрузки/высадки), находящимися в двух разных странах. Эта перевозка может включать транзитную перевозку через одну или более дополнительных стран. Для этих последних стран данная перевозка должна учитываться как транзитная.

C.V-06 ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМАЯ ТРЕТЬЕЙ СТОРОНОЙ

Перевозка внутренним водным транспортом, осуществляемая предприятием одной страны между пунктом погрузки/посадки в другой стране и пунктом разгрузки/высадки в третьей стране.

Такая перевозка может включать транзитную перевозку через одну или более дополнительных стран.

C.V-07 ПЕРЕВОЗКА РЕКА-МОРЕ (СМ. E.V-02)

Транспортная операция, осуществляющаяся частично внутренним водным и частично морским транспортом без перегрузки. Осуществляется судном внутреннего плавания или мореходными судами.

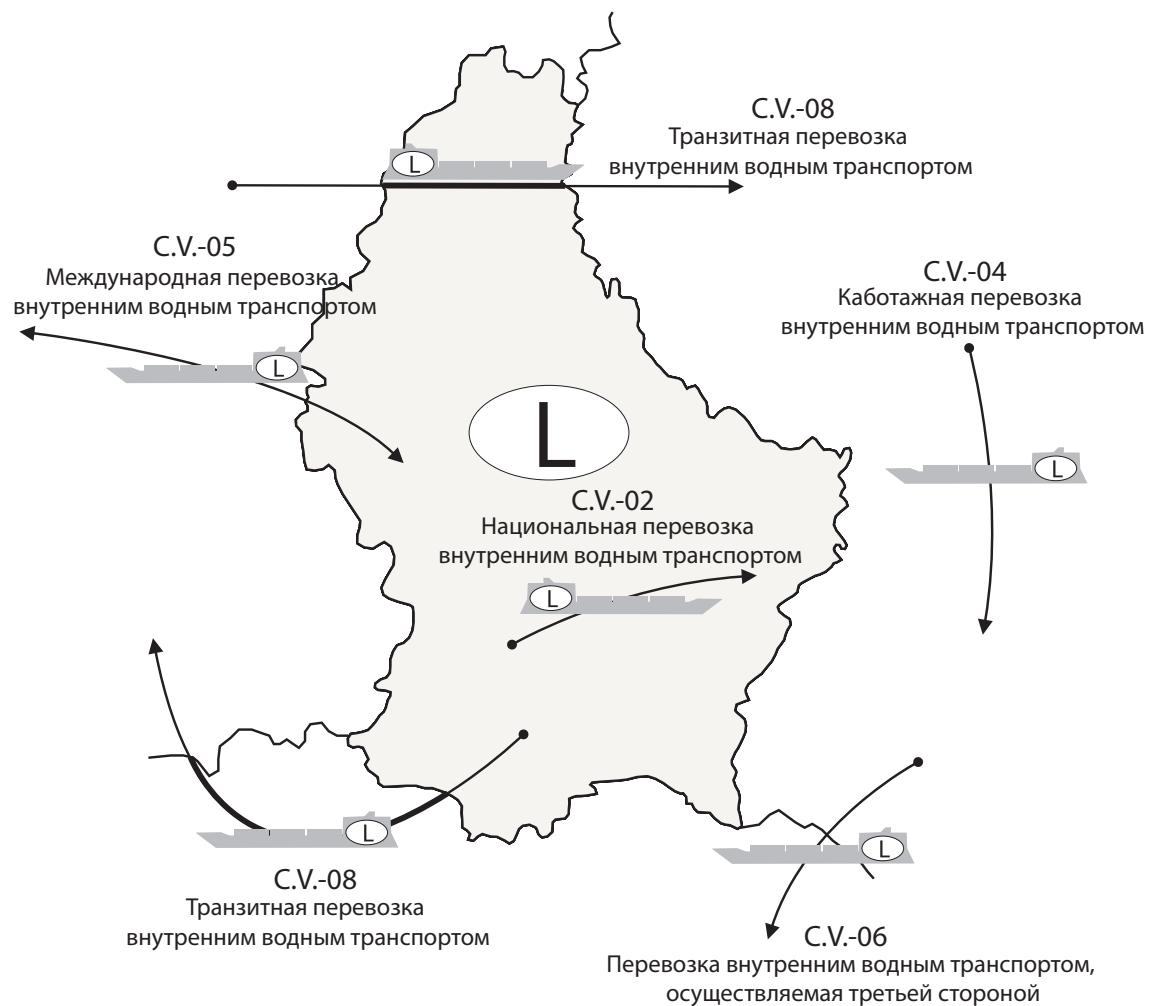
Любое судно внутреннего плавания, осуществляющее такую перевозку, должно иметь соответствующее разрешение на осуществление морского судоходства.

В главе по морскому транспорту в английской версии используется термин «*fluvio-maritime transport*».

C.V-08 ТРАНЗИТНАЯ ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Перевозка внутренним водным транспортом по стране между двумя пунктами (пунктом погрузки/посадки и пунктом разгрузки/высадки), причем оба пункта находятся в другой стране или в других странах, при условии, что вся перевозка в пределах данной страны осуществляется по внутренним водным путям и что в стране транзита не производятся ни погрузка/посадка, ни разгрузка/высадка.

Включаются суда ВВТ, которые на границе этой страны грузятся на другой вид транспорта/выгружаются с него.





C.V-09 ГОРОДСКАЯ ПЕРЕВОЗКА ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Перевозка, осуществляемая по внутренним водным путям, находящимся в пределах границ населенного пункта.

В качестве городской перевозки учитываются только те перевозки, которые осуществляются в основном или исключительно по внутренним водным путям, находящимся в пределах границ населенного пункта.

C.V-10 ПАССАЖИР ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Любое лицо, совершающее поездку на судне ВВТ. Обслуживающий персонал, приписанный к для судам ВВТ, в качестве пассажиров не рассматривается.

C.V-11 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира по внутреннему водному пути на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние, которое фактически проехал пассажир.

C.V-12 ПАССАЖИР ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ПОСАДКУ

Пассажир, совершивший посадку на судно ВВТ с целью поездки.

Пересадка с одного судна ВВТ на другое рассматривается в качестве посадки после высадки.

C.V-13 ПАССАЖИР ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ВЫСАДКУ

Пассажир, высаджающийся с судна ВВТ после поездки.

Пересадка с одного судна ВВТ на другое рассматривается в качестве высадки перед повторной посадкой.

C.V-14 ЛИНИЯ ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Сочетание пункта посадки и пункта высадки пассажиров, перевозимых по внутренним водным путям, независимо от маршрута следования.

Эти пункты определяются с помощью международных классификационных систем, таких как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

C.V-15 ПУНКТ ПОСАДКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором пассажир совершает посадку на судно ВВТ с целью поездки.

Пересадка с одного судна ВВТ на другое рассматривается в качестве посадки после высадки.

C.V-16 ПУНКТ ВЫСАДКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором пассажир совершает высадку с судна ВВТ после поездки.

Пересадка с одного судна ВВТ на другое рассматривается в качестве высадки перед повторной посадкой.

C.V-17 ЭКСКУРСИОННАЯ ПОЕЗДКА ПАССАЖИРА КРУИЗНОГО СУДНА

Кратковременное посещение пассажиром круизного судна туристической достопримечательности, привязанной к порту/пристани, при сохранении каюты на борту судна.

C.V-18 РЕЧНОЙ КРУИЗ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Плавание по внутренним водным путям, преимущественно на речном круизном судне, предпринимаемое в прогулочных или развлекательных целях и обычно с заходом в несколько мест. Продолжительность круиза превышает одни сутки.

C.V-19 ПОРТ ПОСАДКИ

Порт, в котором пассажиры совершают посадку на судно.

C.V-20 ПОРТ ВЫСАДКИ

Порт, в котором пассажиры совершают высадку с судна.

C.V-21 ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Любые грузы, перевозимые на грузовом судне ВВТ.

К этим грузам относятся все виды упаковки и оборудование, такое как контейнеры, съемные кузова или поддоны.

C.V-22 МАССА БРУТТО-БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, всей упаковки и масса тары транспортных единиц (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонон, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, перевозимых на судне).

C.V-23 МАССА БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, включая упаковку, но исключая массу тары транспортных единиц (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонон, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, перевозимых на судне).

C.V-24 МАССА ТАРЫ

Масса транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонон, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, перевозимых на судне) до погрузки любого груза.

C.V-25 ТОННО-КИЛОМЕТР НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны грузов по внутренним водным путям на расстояние в один километр.

Следует учитывать фактически пройденное расстояние в стране-заявителе.

C.V-26 ДФЭ-КИЛОМЕТР НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения грузовых перевозок контейнерами, соответствующая перевозке одного ДФЭ на расстояние в один километр.

Для целей отчетности по показателю ДФЭ-км учитывается только расстояние, проделанное по судоходным внутренним водным путям в стране-заявителе.

C.V-27 ВИДЫ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ

Перевозимые грузы классифицируются по категориям.

Примерами систем классификации являются *NST 2007* (Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики), которая заменяет номенклатуру *CSTE* (Товарная классификация для европейской транспортной статистики ЕЭК ООН) и номенклатуру *NST/R* (пересмотренная Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики, утвержденная Евростатом).



C.V-28 ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Классы опасных грузов, перевозимых по внутренним водным путям, определены в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов:

- класс 1: взрывчатые вещества и изделия;
- класс 2: газы;
- класс 3: легковоспламеняющиеся жидкости;
- класс 4: легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
- класс 5: окисляющие вещества и органические пироксины;
- класс 6: токсичные и инфекционные вещества;
- класс 7: радиоактивные материалы;
- класс 8: коррозионные вещества;
- класс 9: прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды.

C.V-29 ПОГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, помещенный на судно ВВТ и перевозимый по внутренним водным путям.

Перегрузка с одного судна ВВТ на другое рассматривается в качестве погрузки после разгрузки. Это также относится к смене толкачей-буксиров или буксиров.

C.V-30 ВЫГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, снятый с судна ВВТ после перевозки по внутренним водным путям.

Перегрузка с одного судна ВВТ на другое рассматривается в качестве разгрузки перед повторной погрузкой. Это также относится к смене толкачей-буксиров или буксиров.

C.V-31 ЛИНИЯ ГРУЗОВОГО СООБЩЕНИЯ ВВТ

Сочетание пункта погрузки и пункта выгрузки грузов, перевозимых по внутренним водным путям, независимо от маршрута следования.

Эти пункты определяются с помощью международных классификационных систем, таких как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

C.V-32 ПУНКТ ПОГРУЗКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы гружаются на грузовое судно ВВТ или в котором производится смена толкачей-буксиров или буксиров.

C.V-33 ПУНКТ РАЗГРУЗКИ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы выгружаются с грузового судна ВВТ или в котором производится смена толкачей-буксиров или буксиров.

C.V-34 СТРАНА/РЕГИОН ПОГРУЗКИ/ПОСАДКИ

Страна или регион портов, где происходит погрузка грузов или посадка пассажиров на судно.

C.V-35 СТРАНА/РЕГИОН ВЫГРУЗКИ/ВЫСАДКИ

Страна или регион портов, где происходит выгрузка грузов или высадка пассажиров из судна.

C.VI ПРОИСШЕСТВИЯ

C.VI-01 ПРОИСШЕСТВИЕ

Нежелательное или непреднамеренное внезапное событие или цепь таких событий, которые имеют пагубные последствия.

C.VI-02 ПРОИСШЕСТВИЕ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Событие, результатом которого стали:

1. смерть или нанесение тяжких телесных повреждений человеку в результате или в связи с функционированием судна ВВТ; или
2. исчезновение человека с борта судна в результате или в связи с функционированием судна ВВТ; или
3. исчезновение, предполагаемое исчезновение или оставление судна ВВТ; или
4. причинение материального ущерба судну ВВТ; или
5. посадка на мель или выведение из строя судна ВВТ либо вовлечение судна ВВТ в столкновение; или
6. материальный ущерб инфраструктуре внутренних водных путей вне судна, чреватый серьезной опасностью самому судну либо другому судну, либо человеку; или
7. причинение вреда окружающей среде, спровоцированное повреждением судна (судов) ВВТ либо произошедшее в результате или в связи с функционированием судна (судов) ВВТ.

Любое происшествие в связи с нормальной эксплуатацией судна, в том числе в момент его нахождения в порту или на якорной стоянке.

Исключаются террористические акты, иные преступные деяния и военные действия. По определению исключаются случаи самоубийства, представляющие собой умышленные акты. Исключаются случаи заболевания, не связанные с эксплуатацией судна.

C.VI-03 ПРОИСШЕСТВИЕ С НАНЕСЕНИЕМ ТРАВМЫ

Любое происшествие с участием по крайней мере одного судна ВВТ, движущегося по внутреннему водному пути, в результате которого ранен или погиб по крайней мере один человек.

Судно считается находящимся в движении в момент отдачи швартовых или снятия с якоря. Судно прекращает движение в момент швартовки или постановки на якорную стоянку.

Самоубийство или попытка самоубийства как умышленный акт нанесения себе травмы, несовместимой с жизнью, не рассматривается как происшествие. Если же самоубийство или попытка самоубийства сопряжены с причинением телесного повреждения другому человеку на борту судна ВВТ, то тогда данный инцидент рассматривается как происшествие с нанесением травмы.

Из происшествий с нанесением травмы исключаются происшествия с причинением только материального ущерба.

C.VI-04 ПРОИСШЕСТВИЕ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

Любое происшествие с нанесением травмы, в результате которого погиб человек.

C.VI-05 ПРОИСШЕСТВИЕ БЕЗ СМЕРТЕЛЬНОГО ИСХОДА

Любое происшествие с нанесением травмы, кроме происшествия со смертельным исходом.



C.VI-06 ПОГИБШИЙ

Любой погибший на месте или скончавшийся в течение 30 дней в результате происшествия с нанесением травмы, за исключением случаев самоубийства.

Исключается погибший, если компетентным органом установлено, что смерть наступила в результате самоубийства, т. е. умышленного акта причинения себе травмы, приведшей к смерти.

Для стран, не применяющих 30-дневное пороговое значение, коэффициенты преобразования устанавливаются с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность сопоставления на основе определения, предусматривающего 30-дневный срок.

C.VI-07 РАНЕНЫЙ

Любой человек, не погибший на месте или не скончавшийся в течение 30 дней в результате происшествия с нанесением травмы, но получивший телесные повреждения и обычно нуждающийся в медицинском лечении, за исключением попыток самоубийства.

В качестве раненых, как правило, не регистрируются лица с менее серьезными ранениями, такими как небольшие порезы и синяки.

Исключаются раненые, если компетентным органом установлено, что ранения были получены в результате попытки самоубийства, т. е. акта умышленного причинения себе травмы, приведшей к телесному повреждению, но не смерти.

C.VI-08 ТЯЖКОЕ ТЕЛЕСНОЕ ПОВРЕЖДЕНИЕ

Телесное повреждение, полученное лицом в результате аварии и приведшее к госпитализации на более чем 72 часа в семидневный период с момента получения телесного повреждения.

C.VI-09 ТЯЖЕЛОРАНЕНЫЙ

Любой раненый, который был госпитализирован на период свыше 24 часов.

C.VI-10 ЛЕГКОРАНЕНЫЙ

Любой раненый, за исключением тяжелораненого.

В качестве раненых, как правило, не регистрируются лица с менее серьезными ранениями, такими как небольшие порезы и синяки.

C.VI-11 АВАРИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Событие, результатом которого стали:

- a) смерть или нанесение тяжких телесных повреждений человеку в результате или в связи с функционированием судна ВВТ;
- b) исчезновение человека с борта судна в результате или в связи с функционированием судна ВВТ;
- c) исчезновение, предполагаемое исчезновение или оставление судна ВВТ;
- d) причинение материального ущерба судну ВВТ;
- e) посадка на мель или выведение из строя судна ВВТ либо вовлечение судна ВВТ в столкновение;
- f) материальный ущерб в результате или в связи с функционированием судна ВВТ;
- g) причинение вреда окружающей среде, спровоцированное повреждением судна (судов) ВВТ либо произошедшее в результате или в связи с функционированием судна (судов) ВВТ.

C.VI-12 КРАЙНЕ СЕРЬЕЗНАЯ АВАРИЯ

Авария, результатом которой стала полная потеря судна ВВТ, потеря человеческой жизни или сильное загрязнение окружающей среды.

C.VI-13 СЕРЬЕЗНАЯ АВАРИЯ

Авария, не являющаяся крайне серьезной, возникшая в результате:

- пожара, взрыва, посадки на мель, столкновения, повреждения вследствие неблагоприятных погодных условий, повреждения ото льда, разлома корпуса или предполагаемого дефекта корпуса и проч., результатом которой стали:
- структурное повреждение, делающее судно ВВТ непригодным для судоходства, такое как погружение корпуса под воду, остановка главных двигателей, серьезное повреждение жилых помещений и т. д.; или
- загрязнение (вне зависимости от количества); и/или
- поломка, для устранения которой необходима буксировка или помощь с берега.

C.VI-14 ИНЦИДЕНТ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Происшествие или событие в результате или в связи с функционированием судна ВВТ, вследствие которого поставлено под угрозу судно или человек, либо в результате которого может быть нанесен серьезный ущерб судну ВВТ, оборудованию или окружающей среде.

C.VI-15 ПРИЧИНЫ ПРОИСШЕСТВИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Действия, оплошности, события, сложившиеся или уже существующие условия либо их комбинация, которые привели к аварии или инциденту на внутренних водных путях.

D

Трубопроводный транспорт





D. Трубопроводный транспорт

D.I/II ИНФРАСТРУКТУРА/ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

D.I/II-01 ТРУБОПРОВОД

Канал замкнутого поперечного сечения, оснащенный раздаточными модулями, распределительными кранами и контрольными устройствами, для транспортировки жидкостей, газов или тонкораздробленной породы путем их перекачки или компрессии.

Следует учитывать только те единицы, которые фактически осуществляют деятельность в течение рассматриваемого периода. Исключаются «спящие» единицы или те единицы, которые не приступили к своей деятельности.

D.I/II-02 ТРУБОПРОВОДНОЕ СООРУЖЕНИЕ

Новые и уже существующие системы трубопроводов, трассы трубопровода и любое оборудование, установки или объекты, используемые для транспортировки газа, опасных жидкостей или углекислого газа, либо для обработки газа в процессе транспортировки.

D.I/II-03 ТРУБОПРОВОДНАЯ СЕТЬ

Все трубопроводы в данном районе.

К трубопроводам на национальной территории относятся трубопроводы на морском дне страны.

D.I/II-04 НЕФТЕПРОВОД

Все составные части трубопроводных сооружений, посредством которых происходит перемещение нефти и нефтепродуктов, включая, в частности, линейную часть трубопровода, клапаны и прочие составные части, связанные с линейной частью трубопровода, насосные агрегаты, сварные конструкции, связанные с насосными агрегатами, узлы учета нефти и измерительные станции и их сварные конструкции, а также буферные резервуары.

D.I/II-05 ГАЗОПРОВОД

Все составные части трубопровода, оборудованные такими устройствами, как распределительные краны, компрессорные станции, системы коммуникаций и контрольно-измерительные приборы для транспортировки природного и/или вспомогательного газа из одной точки в другую, как правило от места добычи или переработки к другим трубопроводам или пунктам потребления.



D.I/II-06 ТИПЫ НЕФТЕПРОВОДОВ И ГАЗОПРОВОДОВ

Обычно трубопроводы классифицируют с разбивкой на нижеследующие три основные категории в зависимости от их предназначения:

1. Сборный трубопровод

Группа небольших взаимосвязанных трубопроводов, составляющих комплексную сеть, основной целью которой является доставка сырой нефти или природного газа из нескольких близлежащих резервуаров в перерабатывающие комплексы.

К данной категории относятся короткие (длиной до нескольких сот метров) трубопроводы малого диаметра. Включаются также подводные трубопроводы, доставляющие продукцию из глубоководных эксплуатационных платформ.

2. Магистральный трубопровод

Как правило, длинные трубопроводы большого диаметра, перемещающие продукцию (газ, нефть, продукты нефтепереработки) между городами, странами и даже континентами. Данные транспортные сети включают в себя несколько компрессорных станций (на газопроводах) или насосных станций (нефтепроводы и многопродуктовые трубопроводы).

Включаются ответвления при условии, что они отвечают требованиям, предъявляемым к магистральным трубопроводам, а также трубопроводы между сушеи и буровыми платформами в море. Исключаются трубопроводы, общая протяженность которых составляет менее 50 км или внутренний диаметр которых не превышает 15 см, и трубопроводы, используемые только для военных целей или всецело расположенные в пределах участка промышленного назначения, а также трубопроводы, всецело расположенные на некотором удалении от берега (т. е. находящиеся только в открытом море). Международные трубопроводы, имеющие общую протяженность свыше 50 км, включаются, даже если протяженность участка в стране-заявителе составляет менее 50 км. Трубопроводы, состоящие из двух (или более) параллельных трубопроводов, следует учитывать дважды (или более).

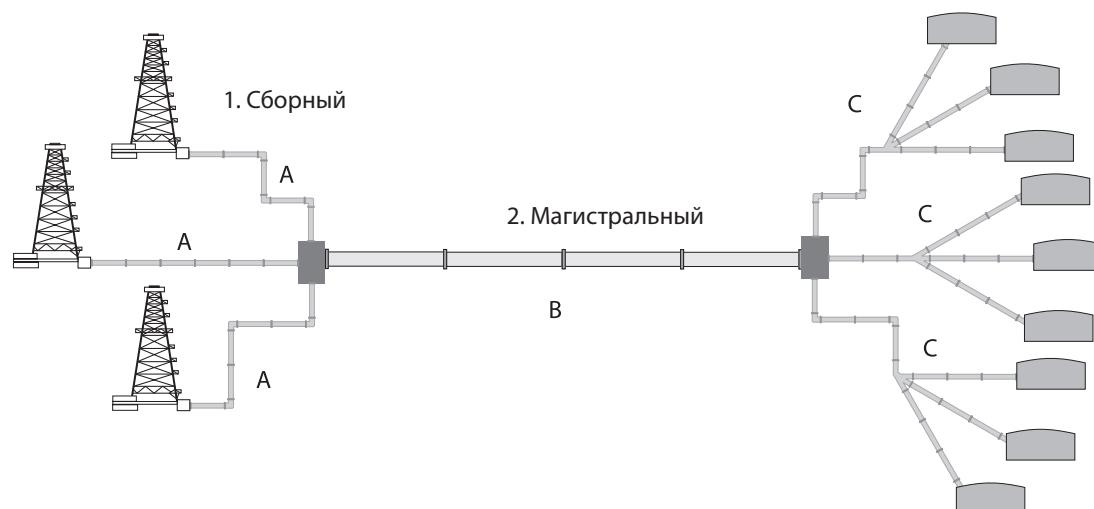
3. Распределительный трубопровод

Состоит из нескольких взаимосвязанных трубопроводов малого диаметра и предназначен для доставки продукции конечному потребителю.

К данной категории относятся в первую очередь фидерные трубопроводы для разводки газа по домохозяйствам и предприятиям, расположенным ниже по потоку, или трубопроводы на распределительных терминалах для закачки товарного продукта в резервуары и хранилища.

D.I/II-06 Типы нефтепроводов и газопроводов

3. Распределительный



D.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ

D.III-01 ТРУБОПРОВОДНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Предприятие, которое создано для осуществления в одном или более местах деятельности по предоставлению услуг по транспортировке нефти или газа по нефте-/газопроводам и основным видом деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости является транспортировка по нефтепроводам или газопроводам.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 4930 – Транспортировка по трубопроводам
- КДЕС/ред.2: класс 49.50 – Транспортировка по трубопроводам.

D.III-02 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРУБОПРОВОДНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Трубопроводное предприятие, которое в основном принадлежит (более 50% капитала) государству или государственным органам власти и их предприятиям.

D.III-03 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ТРУБОПРОВОДНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Капитальные затраты на новую трубопроводную инфраструктуру или расширение уже существующих трубопроводов, включая реконструкцию, обновление (производимые на действующих объектах инфраструктуры крупные работы по замещению и переоборудованию, не сказывающиеся на ее общей эффективности) и модернизацию (крупные работы по модификации, направленные на повышение изначальной эффективности или пропускной способности инфраструктуры).

Инфраструктура включает землю, трубопроводы на трассе, здания, насосные станции и компрессорное хозяйство, а также связанные с ними стационарные объекты, устройства и установки (защитные системы, телекоммуникации и т. д.).

D.III-04 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ТРУБОПРОВОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Некапитальные затраты на поддержание существующей трубопроводной инфраструктуры в первоначальном состоянии и на обеспечение ее расчетной пропускной способности.

D.III-05 ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ ТРУБОПРОВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Расчетная денежная оценка, отражающая текущий запас материальных активов трубопроводного транспорта.

Для статистических целей рекомендуется использовать чистую стоимость основного капитала, в которой учитывается амортизация. Существуют различные методы определения чистой стоимости активов, такие как «метод восстановительной стоимости» или «метод непрерывной инвентаризации (МНИ)».

D.IV/V ДВИЖЕНИЕ/ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

D.IV/V-01 ТРАНСПОРТИРОВКА ПО ТРУБОПРОВОДУ

Любое перемещение сырой нефти или очищенных жидких нефтепродуктов либо газов по данной трубопроводной сети.

D.IV/V-02 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА ПО НЕФТЕПРОВОДУ

Транспортировка по нефтепроводу между двумя пунктами (пунктом подачи и пунктом приема), находящимися в одной и той же стране или в той части морского дна, которая относится к этой стране. Эта транспортировка может включать транзитную транспортировку через другие страны.



D.IV/V-03 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА ПО ГАЗОПРОВОДУ

Транспортировка по газопроводу между двумя пунктами (первой компрессорной станцией и станцией декомпрессии), находящимися в одной и той же стране или в той части морского дна, которая относится к этой стране. Эта транспортировка может включать транзитную транспортировку через другие страны.

D.IV/V-04 МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА ПО НЕФТЕПРОВОДУ

Транспортировка по нефтепроводу между двумя пунктами (пунктом подачи и пунктом приема), находящимися в двух различных странах или на тех частях морского дна, которые относятся к ним. Эта транспортировка может включать транзитную транспортировку через одну или более дополнительных стран.

D.IV/V-05 МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТИРОВКА ПО ГАЗОПРОВОДУ

Транспортировка по газопроводу между двумя пунктами (первой компрессорной станцией и станцией декомпрессии), находящимися в двух различных странах или на тех частях морского дна, которые относятся к ним. Эта транспортировка может включать транзитную транспортировку через одну или более дополнительных стран.

D.IV/V-06 ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРУБОПРОВОДА

Максимальная масса продукта, которую способен пропустить трубопровод за заданный отрезок времени.

В случае многопродуктовых трубопроводов для расчета пропускной способности – с переводом полученного показателя, который обычно измеряется в баррелях или м³ за данный период, в тонны – используется либо средняя плотность продуктов, либо плотность преобладающего в транспортировке продукта.

D.IV/V-07 ГРУЗЫ, ТРАНСПОРТИРУЕМЫЕ ПО ТРУБОПРОВОДУ

Любой газ, природный или искусственный, в жидком или газообразном состоянии (МСТК, отдел 34), сырая нефть (МСТК, группа 333) или очищенные нефтепродукты (МСТК, группа 334), транспортируемые по трубопроводам.

D.IV/V-08 СЫРАЯ НЕФТЬ

Смесь углеводородов, встречающаяся в недрах Земли (т. н. коллекторах) в естественном состоянии, которая сохраняет текучесть при атмосферном давлении после прохождения через наземные разделительные установки.

D.IV/V-09 ОЧИЩЕННЫЕ НЕФТЕПРОДУКТЫ

Данная категория включает, в частности, бензин, керосин, дистилляты (в том числе нефтяное топливо № 2), сжиженный нефтяной газ, нефтяной битум, смазочные масла, дизельное топливо и мазут.

D.IV/V-10 ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

Природный газ, состоящий в основном из метана, содержащегося в естественных условиях в подземных месторождениях, и сопутствующий сырой нефти либо газу, извлекаемому из угольных шахт (угольный газ). Для упрощения транспортировки природный газ может быть конвертирован в жидкость путем охлаждения до -160 °C под атмосферным давлением. Таким образом получают сжиженный природный газ (СПГ).

Плотность СПГ колеблется от 0,44 до 0,47 тонн/м³, в зависимости от его состава.

D.IV/V-11 СЖИЖЕННЫЙ НЕФТЯНОЙ ГАЗ (СНГ)

Нефтяной газ состоит из пропана и бутана; обычно его добывают из природного газа и в процессе перегонки сырой нефти. Для получения СНГ нефтяной газ сжижают под низким давлением (5–10 атмосфер).

В местах, где отсутствуют месторождения природного газа, и в местах с низким уровнем потребления горючего СНГ конвертируется из лигроина путем реформинга под воздействием катализатора.

D.IV/V-12 ТОННО-КИЛОМЕТР НА ТРУБОПРОВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения транспортировки, соответствующая транспортировке одной тонны грузов по трубопроводу на расстояние в один километр.

Следует учитывать расстояние фактической транспортировки.

D.IV/V-13 ГРУЗЫ, ТРАНСПОРТИРУЕМЫЕ ИЗ СТРАНЫ ПО ТРУБОПРОВОДУ (КРОМЕ СКВОЗНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ, ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ ПО ТРУБОПРОВОДУ)

Грузы, поданные путем перекачки или компрессии в трубопровод в одной стране или с той части морского дна, которая относится к данной стране, транспортируемые из этой страны по трубопроводу и принятые в другой стране.

D.IV/V-14 ГРУЗЫ, ТРАНСПОРТИРУЕМЫЕ В СТРАНУ ПО ТРУБОПРОВОДУ (КРОМЕ СКВОЗНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ, ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ ПО ТРУБОПРОВОДУ)

Грузы, поданные путем перекачки или компрессии в трубопровод в другой стране или с той части морского дна, которая относится к другой стране, транспортируемые в страну по трубопроводу и принятые в этой стране.

D.IV/V-15 ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ, ТРАНСПОРТИРУЕМЫЕ ПО ТРУБОПРОВОДУ

Грузы, поступившие в страну по трубопроводу и транспортируемые из страны по трубопроводу через пункт, иной, чем пункт поступления, после их транспортировки через территорию страны только по трубопроводу.

Включаются грузы, которые были ввезены в рассматриваемую страну и/или вывезены из нее на судах до их подачи путем перекачки или компрессии в трубопровод/после их приема из трубопровода на границе.

D.IV/V-16 ТРУБОПРОВОДНАЯ ЛИНИЯ

Сочетание пункта подачи путем перекачки или компрессии и пункта приема грузов, транспортируемых по трубопроводу, независимо от маршрута следования.

Эти пункты определяются с помощью международных классификационных систем, таких как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

D.IV/V-17 ПУНКТ ПОДАЧИ ИЛИ КОМПРЕССОРНАЯ СТАНЦИЯ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, в котором грузы подаются с помощью насосов или закачиваются в трубопровод.

D.IV/V-18 ПУНКТ ПРИЕМА ИЛИ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНАЯ СТАНЦИЯ

В качестве такого пункта рассматривается пункт, куда грузы поступают или в котором они принимаются с помощью насосов из трубопровода.

E

Морской транспорт



E. Морской транспорт

E.I ИНФРАСТРУКТУРА

E.I-01 ПРИБРЕЖНАЯ МОРСКАЯ ЗОНА

Прибрежная морская зона обычно определяется как непрерывный участок береговой линии вместе с находящимися в открытом море островами. Она определяется либо в виде одного или нескольких рядов портов вдоль береговой линии, либо исходя из широты и долготы одной или нескольких оконечностей прибрежной зоны.

Могут быть включены берега рек.

E.I-02 ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ МОРЯ

Полоса прибрежных вод, ширина которой не может превышать 12 морских миль (22,2 км; 13,8 миль), отсчитываемых от исходной линии (как правило, средний уровень малой воды) прибрежного государства.

E.I-03 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОДЫ

Все морское пространство, находящееся за внешними пределами территориального моря или внутренних вод той или иной страны, причем «ни одно государство» не может юридически претендовать на подчинение какой-либо его части своему суверенитету.

E.I-04 ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА

Морской район, в котором прибрежное государство имеет особые права на разведку, разработку и освоение морских ресурсов, включая производство энергии путем использования воды, течений и ветра. Эта зона простирается на расстояние до 200 морских миль, отсчитываемых от исходной линии побережья.

Разница между территориальным морем и исключительной экономической зоной состоит в том, что в первом случае речь идет о предоставлении полного суверенитета над водным пространством, а во втором – лишь «суверенного права», которое касается прав прибрежного государства на то, что находится под поверхностью моря.

E.I-05 ПОРТ (СМ. ТАКЖЕ С.I-08)

Земельный участок и акватория, обустроенные и оборудованные таким образом, чтобы они могли использоваться для приема судов, их погрузки и разгрузки, хранения грузов, получения и передачи этих грузов, посадки и высадки пассажиров, членов экипажей и других лиц, а также включающие любую иную инфраструктуру, необходимую для работы транспортных операторов в зоне порта.

E.I-06 СТАТИСТИЧЕСКИЙ ПОРТ (СМ. ТАКЖЕ С.I-09)

Статистический порт состоит из одного или более портов, обычно контролируемых одной портовой администрацией либо одним управлением капитана порта, способной(ым) регистрировать движение судов, передвижение пассажиров и грузов.

Не все порты, контролируемые одной портовой администрацией, подлежат отнесению к числу входящих в состав того или иного статистического порта.

E.I-07 УЗЛОВОЙ ПОРТ

Порт, предназначенный для обслуживания регулярного глубоководного морского судоходства и регулярного каботажного судоходства, в котором осуществляются операции по перегрузке.

E.I-08 ЛОКОД ООН (СМ. ТАКЖЕ С.І-10)

Пятизначный код, в котором первые два знака представляют собой коды стран по «alpha 2» стандарта ИСО 3166-1 за которыми могут следовать пропуск и 3-значное кодовое обозначение названия пункта (см. Рекомендацию № 16 ЕЭК ООН), а также кодовые обозначения Евростата для портов, еще не включенных в систему ООН.

E.I-09 ДОСТУПНОСТЬ ПОРТА С МОРЯ

Доступность порта определяется следующими характеристиками:

- a) максимальная длина судна, которое может причалить в порту – в метрах;
- b) максимальная осадка судна, которое может причалить в порту – в метрах;
- c) ширина и глубина подхода к порту над уровнем малой воды – в метрах;
- d) ширина и глубина входного форватера над уровнем малой воды – в метрах;
- e) приливной период в часах, в течение которого в порт могут входить и из порта могут выходить суда с максимальной осадкой;
- f) ограничения по высоте над уровнем полной воды – в метрах (с учетом мостов);
- g) величина прилива – в метрах.

E.I-10 НАЗЕМНЫЕ ПОРТОВЫЕ СООРУЖЕНИЯ

- a) общая территория порта – m^2 ;
- b) площадки для хранения сырой нефти и нефтепродуктов – m^2 ;
- c) площадки для хранения и штабелирования других массовых грузов – m^2 ;
- d) площадки для штабелирования контейнеров – m^2 и ДФЭ;
- e) другие территории – m^2 ;
- f) автомобильные дороги – м;
- g) железнодорожные пути – м;
- h) пассажирские терминалы – количество терминалов и количество судов, которые могут причалить у терминала.

Площадки для хранения и штабелирования массовых грузов включают складские помещения для сухих массовых грузов, лесоматериалов, бумаги, мелких партий грузов и т. д. Железнодорожные пути включают подъездные пути.

E.I-11 ПОРТОВЫЕ СКЛАДСКИЕ ПЛОЩАДИ

Площадь в m^2 в портах для складирования по типу сооружения. Высота в метрах для крытых площадок.

- a) открытые площадки без надежного заграждения;
- b) открытые площадки с надежным заграждением;
- c) крытые склады без заграждения;
- d) крытые склады с заграждением.

Площадки с надежным заграждением имеют заборы, стены и/или системы наблюдения.

E.I-12 ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПОРТОВЫХ ПРИЧАЛОВ ПО СПОСОБУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

- a) Общая протяженность причалов в метрах.
- b) Протяженность причалов в метрах по способу использования:
 - многофункциональные причалы;
 - специализированные причалы:
 - причалы для горизонтальной обработки грузов (ро-ро);
 - контейнерные причалы;
 - причалы для обработки прочих генеральных грузов;
 - причалы для сухих навалочных грузов;
 - причалы для обработки жидкокомплексных грузов;
 - пассажирские причалы;
 - рыбоприемные причалы;
 - прочие.

E.I-13 ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПОРТОВЫХ ПРИЧАЛОВ ПО ГЛУБИНЕ ВОДЫ

Протяженность причалов в метрах по глубине воды для судов, пришвартованных у пирса при малой воде.

Возможные диапазоны глубин для целей сбора информации:

- a) до 4 метров;
- b) от 4 до 6 метров;
- c) от 6 до 8 метров;
- d) от 8 до 10 метров;
- e) от 10 до 12 метров;
- f) от 12 до 14 метров;
- g) более 14 метров.

E.I-14 ПРИЧАЛ ДЛЯ СУДОВ ТИПА РО-РО (СМ. ТАКЖЕ С.И-12)

Место, где судно типа ро-ро может швартоваться, загружать и выгружать механические транспортные средства и другие передвижные роллерные единицы через аппараты с судна на берег и наоборот.



E.I-15 ПОРТОВЫЕ КРАНЫ ПО ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ (СМ. ТАКЖЕ С.И-13)

Количество имеющихся в портах кранов по грузоподъемности.

Возможные классы грузоподъемности:

- a) до 10 тонн;
- b) от 10 до 20 тонн;
- c) от 20 до 40 тонн;
- d) более 40 тонн.



E.I-16 ПОРТОВЫЕ КРАНЫ ПО ТИПУ (СМ. ТАКЖЕ С.И-14)

Количество имеющихся в портах кранов по типу конструкции:

- a) мобильные контейнерные краны;
- b) другие контейнерные краны;
- c) прочие краны.

E.I-17 ПОРТОВЫЕ РЕМОНТНЫЕ СРЕДСТВА

Ремонтные средства в портах по количеству и максимальному размеру принимаемых судов:

- a) сухие доки;
- b) плавучие доки;
- c) стапели;
- d) специализированные судоремонтные причалы.

E.I-18 ПОРТОВОЕ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И СЛУЖБЫ

Наличие или отсутствие навигационного оборудования и служб a) в портах и b) в подходных фарватерах:

- a) лоцманская проводка;
- b) огни и маяки;
- c) радиолокаторы и радиомаяки;
- d) система управления движением судов (СУДС) в порту и службы регулирования прибрежного плавания вокруг порта;
- e) портовые буксиры – количество;
- f) буксиры для сопровождения танкеров – количество;
- g) бункеровочные средства;
- h) швартовочные приспособления.

E.I-19 ПОРТОВЫЕ СОЕДИНЕНИЯ С ВНУТРЕННИМИ РАЙОНАМИ И КАБОТАЖНОЕ ПЛАВАНИЕ

Наличие каботажного плавания и наличие соединений с внутренними районами и расстояние до них от ближайшего въезда в порт в км:

- a) каботажное судоходство;
- b) пассажирский терминал;
- c) грузовой терминал;
- d) автомобильные подъездные дороги;
- e) соединение с внутренними водными путями;
- f) аэропорт.

E.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (СУДА)

E.II-01 МОРЕХОДНОЕ СУДНО

Плавучее мореходное сооружение, имеющее один или несколько надводных корпусов.

Включаются суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке (экронопланы), катамараны (высокоскоростные суда), нефтебуровые установки, плавучие маяки и мореходные баржи. Включаются суда, находящиеся в ремонте. Исключаются суда, эксплуатируемые исключительно на внутренних водных путях, в защищенных акваториях или районах, в которых применяются портовые правила, либо в непосредственной близости от них.

E.II-02 ГОД ПОСТРОЙКИ СУДНА

Год завершения строительства судна.

E.II-03 ГОД ПРОВЕДЕНИЯ КРУПНОГО ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ

Год, в течение которого судно в последний раз подвергалось значительной модификации или переоборудованию, влияющим на его конструкцию.

E.II-04 СУХОГРУЗНАЯ МОРЕХОДНАЯ БАРЖА

Данная категория включает палубные баржи, саморазгружающиеся грунтоотвозные баржи, баржи-лихтеры, беспалубные сухогрузные баржи, палубные сухогрузные баржи и другие сухогрузные баржи.

E.II-05 КОРАБЛЬ (СУДНО)

Морское самоходное надводное судно.

Включаются катамараны (высокоскоростные суда). Исключаются суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке (экронопланы), погруженные аппараты и подводные лодки. Морской корабль эксплуатируется в море, т. е. вне сферы применения правил техники безопасности на внутреннем водном транспорте, а именно там, где операторы морских перевозок должны соблюдать правила мореплавания.

E.II-06 ТОРГОВОЕ СУДНО

Судно, предназначенное для перевозки грузов, пассажирских перевозок или специально приспособленное для выполнения конкретных коммерческих функций.

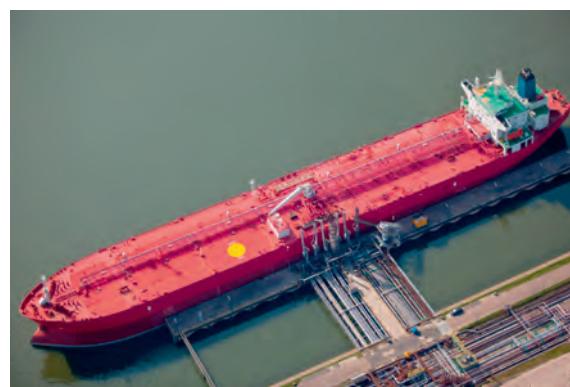
Исключаются военные суда и суда, эксплуатируемые государственными органами и государственными службами. Торговые суда подразделяются на грузовые суда, пассажирские суда и суда прочего назначения, специально предназначенные для выполнения конкретных функций. К судам прочего назначения относятся рыбопромысловые суда и плавучие рыбообрабатывающие заводы, буксиры, дноуглубительные снаряды, научно-исследовательские суда и суда, используемые для обеспечения производства и материально-технической поддержки в прибрежных водах.

На основе классификации Евростата (ICST-COM), согласованной с Международной классификацией типов судов ЮНКТАД, определены перечисленные ниже конкретные типы; в то же время баржи рассматриваются отдельно и в определение торгового судна не включены:

1. Наливное судно

Данная категория включает нефтетанкеры, танкеры-химовозы, танкеры-газовозы (для СПГ и СНГ), наливные баржи, танкеры для невоспламеняющихся грузов и прочие танкеры. Наливные суда следует далее подразделять на:

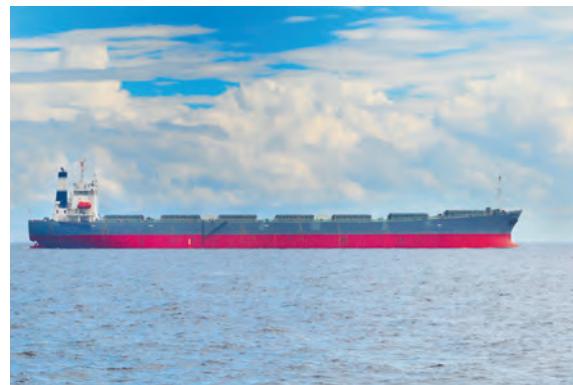
- a) наливные суда с одиночным корпусом;
- a) наливные суда с двойным корпусом.





2. Балкер

Данная категория включает комбинированные суда для перевозки массовых грузов/нефти и навалочные суда.



3. Контейнеровоз

Судно, оснащенное стационарными или переносными ячеистыми направляющими и предназначенное исключительно для перевозки контейнеров.



4. Специализированное судно

Судно, специально сконструированное для перевозки особых грузов.

Данная категория включает автомобилевозы, суда для перевозки скота, суда для перевозки радиоактивного топлива, баржевозы и химовозы.



5. Судно для перевозки генеральных грузов, неспециализированное

Суда, предназначенные для перевозки широкого ассортимента грузов.

Данная категория включает рефрижераторные суда, пассажирские суда ро-ро, контейнерные суда ро-ро, прочие грузовые суда ро-ро, грузопассажирские суда для перевозки генеральных грузов/пассажиров и комбинированные суда для перевозки генеральных грузов/контейнеров.

Данную категорию следует подразделять на:

- высокоскоростные неспециализированные суда для перевозки генеральных грузов, отвечающие требованиям Кодекса ВС ИМО, пункт 1.4.30;
- прочие неспециализированные суда для перевозки генеральных грузов.

6. Сухогрузные баржи

Данная категория включает палубные баржи, саморазгружающиеся грунтоотвозные баржи, баржи-лихтеры, беспалубные сухогрузные баржи, палубные сухогрузные баржи и прочие сухогрузные баржи.

7. Пассажирское судно

Судно, предназначенное специально для перевозки более 12 платных пассажиров, как палубных, так и имеющих спальные места.

Данную категорию следует подразделять на:

- специализированные высокоскоростные пассажирские суда, отвечающие требованиям, изложенным в Кодексе ВС ИМО, пункт 1.4.30;
- прочие пассажирские суда.

Судно, конструкция которого включает одну или несколько палуб и которое предназначено специально для перевозки пассажиров; если на нем не предусмотрено кают для размещения пассажиров (палубных пассажиров) или если не все пассажиры размещаются в каютах, – при их наличии – его иногда называют «паромом».

Исключаются пассажирские суда ро-ро.



8. Рыболовные суда

Данная категория включает рыбопромысловые и рыбообрабатывающие суда.

9. Эксплуатация в прибрежной зоне

Данная категория включает буровые и поисково-разведочные суда и прочие вспомогательные суда.

10. Буксиры

Суда, предназначенные для буксирования и/или толкания других судов или прочих плавучих сооружений. Включаются портовые буксиры.

11. Прочие

Данная категория включает дноуглубительные снаряды, научно-исследовательские/гидрографические суда и прочие суда.

E.II-07

НОМЕР СУДНА ИМО

Постоянный номер, присваиваемый каждому судну в целях идентификации. Данный номер не изменяется после перехода судна под флаг другого государства и заносится в судовое удостоверение. Идентификационный номер судна ИМО состоит из трех букв «IMO», за которыми следует семизначный номер, присваиваемый всем судам Регистром судоходства Ллойда при постройке. Данный индивидуальный семизначный номер присваивается мореходным торговым судам с брутто-регистровым тоннажем 100 рег. т и выше уровня киля, за исключением следующих типов:

- суда, предназначенные исключительно для рыболовства;
- суда, не оснащенные механическими средствами движения;
- прогулочные яхты;
- суда, предназначенные для выполнения специальных функций (плавучие маяки, суда РСА);
- саморазгружающиеся баржи;
- корабли на подводных крыльях, суда на воздушной подушке;
- плавучие доки и аналогичные установки;
- военные корабли и войсковой транспорт;
- деревянные суда.



E.II-08 КРУИЗНОЕ СУДНО

Пассажирское судно, предназначенное для обеспечения пассажиров полным комплексом туристических услуг. Все пассажиры размещаются в каютах. Включаются средства обслуживания, предназначенные для культурно-развлекательной программы на борту.

Исключаются суда, обеспечивающие обычные паромные перевозки, даже если некоторые пассажиры рассматривают такой рейс в качестве круизного плавания. Кроме того, исключаются также грузовые суда, способные перевозить весьма ограниченное число пассажиров в каютах. Исключаются также суда, предназначенные только для однодневных экскурсий.



E.II-09 ПАРОМ

Мореходное судно, осуществляющее паромные перевозки.

Для цели посадки пассажиров и погрузки железнодорожных вагонов или автотранспортных средств паром обычно оборудован в кормовой или носовой части специальными воротами с прочными и плотно прилегающими створками.

E.II.10 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ МОРЕХОДНОГО СУДНА (ГОСУДАРСТВО ФЛАГА)

Страна и/или территория, где зарегистрировано мореходное судно.

Мореходное судно подпадает под действие морских правил в отношении укомплектования судов командой, стандартов безопасности и консульского представительства его страны и/или территории приписки на борту. В некоторых странах, например в Норвегии и Дании, существуют «международные» или «открытые» регистры, требования которых отличаются от требований «национального» регистра.

E.II-11 СТРАНА ПРИПИСКИ СУДНА

Соответствует национальной принадлежности компании, владеющей контрольным пакетом и являющейся непосредственным владельцем судна.

E.II-12 СТРАНА БЕНЕФИЦИАРНОГО ВЛАДЕЛЬЦА

Если зарегистрированным владельцем судна является банк или финансовая компания, то в расчет обычно принимается не национальная принадлежность этого банка или такой финансовой компании, а страна «корпоративного бенефициарного владельца». Под «корпоративным бенефициарным владельцем» понимается организационная структура с контрольным пакетом акций судна.

E.II-13 МОРЕХОДНОЕ СУДНО, ПЛАВАЮЩЕЕ ПОД НАЦИОНАЛЬНЫМ ФЛАГОМ

Мореходное судно, зарегистрированное в стране-респонденте.

E.II-14 МОРЕХОДНОЕ СУДНО, ПЛАВАЮЩЕЕ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Мореходное судно, зарегистрированное в стране, не являющейся страной-респондентом.

E.II-15 ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

Количество торговых судов с брутто-регистровым тоннажем свыше 100 рег. т, зарегистрированных на определенную дату в стране.

Изменения во флоте связаны с полным или частичным изменением типа судов морского флота страны-заявителя в результате строительства новых судов, модификации их типа или грузоподъемности, их передачи другому государству флага или их получения от другого государства флага, списания на слом, повреждения судов или включения в речной регистр либо исключения из него.

E.II-16 ДЕДВЕЙТ (ДВТ)

Дедвейт судна представляет собой разницу в тоннах между водоизмещением судна при осадке на летнюю грузовую марку в воде с удельным весом 1 025 и полной массой судна, т. е. водоизмещением судна в тоннах без груза, топлива, смазочного масла, балластной воды, пресной воды и питьевой воды в танках, расходуемых запасов, а также пассажиров, членов экипажа и их имущества.

E.II-17 БРУТТО-РЕГИСТРОВЫЙ ТОННАЖ (БРТ)

Брутто-регистровый тоннаж – единица измерения размера судна, определяемая в соответствии с положениями Международной конвенции 1969 года по обмеру судов. Брутто-регистровый тоннаж (БРТ) вычисляется на основе общего объема всех внутренних помещений судна в кубических метрах, помноженного на логарифмический множитель.

До принятия этой Международной конвенции действовала Конвенция, заключенная в Осло (1947 год), в которой предусматривались иные показатели брутто-регистрового тоннажа для некоторых типов судов. В ряде случаев брутто-регистровый тоннаж соответствующего судна можно определить только на основе этой более старой Конвенции.

E.II-18 АВТОМАТИЧЕСКАЯ ИДЕНТИФИКАЦИОННАЯ СИСТЕМА (АИС)

АИС представляет собой систему для:

- автоматической передачи информации, включая название судна, его тип, местоположение, курс, скорость, навигационный статус и другую связанную с безопасностью информацию, надлежащим образом оснащенным береговым станциям, другим кораблям и воздушным судам;
- автоматического получения такой информации от аналогичным образом оснащенных судов;
- наблюдения и слежения за движением судов;
- обмена данными с береговыми объектами.

E.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ

E.III-01 ПЕРЕВОЗКА ПО НАЙМУ ИЛИ ЗА ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ

Перевозка за плату пассажиров или грузов, производимая за счет третьих лиц.

E.III-02 ПЕРЕВОЗКА ЗА СОБСТВЕННЫЙ СЧЕТ

Перевозка, которая осуществляется не по найму и не за вознаграждение.

Такой перевозкой является транспортировка предприятием своего собственного груза без какой-либо связанной с этим финансовой сделки.



E.III-03 ПРЕДПРИЯТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА (СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ)

Предприятие, осуществляющее в одном или более местах деятельность по предоставлению услуг по морским перевозкам и основным видом деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости являются морские перевозки.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 501 – Морской и каботажный водный транспорт;
- КДЕС/ред.2: класс 50.1 – Морской и каботажный пассажирский водный транспорт
класс 50.2 – Морской и каботажный грузовой водный транспорт.

Включаются предприятия по управлению эксплуатацией торговых судов по поручению их собственников или арендаторов. Исключаются порты и другие единицы, обеспечивающие вспомогательные и дополнительные транспортные услуги. Эта деятельность относится к подразделу E.III-06 (Портовое предприятие) ниже.

E.III-04 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Предприятие морского транспорта, которое в основном принадлежит (более 50% капитала) государству или государственным органам власти и их предприятиям.

E.III-05 ПОРТОВАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

Портовая администрация отвечает за эффективное, безопасное, надежное и экономичное обслуживание судов на территории и в акватории порта и на подходах к нему; в ее обязанности также может вменяться выполнение функций, связанных с развитием, строительством, управлением и эксплуатацией портовых сооружений и промышленной зоны порта, если таковая имеется.

E.III-06 ПОРТОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Предприятие, осуществляющее в одном или более местах деятельность по предоставлению портовых услуг и основным видом деятельности которого в связи с производством добавленной стоимости является портовое обслуживание. Исключаются предприятия, занимающиеся обслуживанием портов прогулочных судов.

Включаются сами портовые предприятия, кроме предприятий по обслуживанию портов прогулочных судов. В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 5222 – Услуги, связанные с перевозками водным транспортом;
- КДЕС/ред.2: класс 52.22 – Услуги, связанные с перевозками водным транспортом.

E.III-07 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПОРТОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Портовое предприятие, которое в основном принадлежит (более 50% капитала) государству или государственным органам власти и их предприятиям.

E.III-08 КАТЕГОРИЯ ЗАНЯТОСТИ – ШТАТ ПРЕДПРИЯТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Категории занятости на предприятии морского транспорта:

- лица командного состава;
- лица рядового состава;
- курсанты и другие стажеры;
- прочий персонал на борту судна, включая работников ресторана и организаторов культурно-развлекательных мероприятий;
- персонал, базирующийся на берегу и занимающийся вопросам управления, продажи, пассажирских и грузовых перевозок и т. д.

E.III-09 КАТЕГОРИЯ ЗАНЯТОСТИ – ШТАТ ПОРТОВОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Категории занятости в портовом предприятии:

- управление и администрация порта;
- лоцманы и другой персонал на борту судна;
- портовые рабочие;
- технический и обслуживающий персонал;
- прочие.

E.III-10 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

Капитальные затраты на новое строительство (в том числе новых морских портов) или на расширение существующих морских портов, включая реконструкцию, обновление (производимые на действующих объектах инфраструктуры крупные работы по замещению и переоборудованию, не сказывающиеся на ее общей производительности) и модернизацию (крупные работы по модификации, направленные на повышение изначальной производительности или пропускной способности инфраструктуры).

Инфраструктура включает *территорию порта и подходные каналы, оборудование порта и его техническое оснащение, административные корпуса и складские здания, портовые ремонтные средства, навигационное оборудование и службы, портовые соединения с внутренними районами, а также связанные с ними стационарные объекты, устройства и установки (сигнализация, телекоммуникации и т. д.).*

E.III-11 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В МОРСКИЕ СУДА

Капитальные затраты на приобретение новых мореходных судов или модернизацию уже существующих.

E.III-12 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Некапитальные затраты на поддержание существующей портовой инфраструктуры, включая техническое оснащение порта, в первоначальном состоянии и на обеспечение ее расчетной пропускной способности.

E.III-13 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ МОРСКИХ СУДОВ

Некапитальные затраты на поддержание мореходных судов в рабочем состоянии без улучшения их эксплуатационных характеристик или увеличения их грузоподъемности/вместимости.

E.III-14 ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ ПОРТОВ

Расчетная денежная оценка, отражающая текущий запас материальных инфраструктурных активов морского порта.

Для статистических целей рекомендуется использовать чистую стоимость основного капитала, в которой учитывается амортизация. Существуют различные методы определения чистой стоимости активов, такие как «метод восстановительной стоимости» или «метод непрерывной инвентаризации (МНИ)».

E.IV ДВИЖЕНИЕ

E.IV-01 МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО

Любое движение мореходного судна в море.

Включается движение без захода в другой порт (перемещения мореходных судов к установкам, расположенным в прибрежных водах, либо для сброса отходов в море или передвижение подводных судов со дна моря к порту). Включаются перемещения мореходных судов по рекам и морям. Исключаются перемещения по внутренним водным путям между морскими портами и внутренними водными портами; они относятся к движению по внутренним водным путям. Исключаются внутренние перемещения мореходных судов между различными бассейнами или доками одного и того же порта.

E.IV-02 РЕГУЛЯРНОЕ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

Перевозки, обеспечиваемые морскими судами и осуществляемые по опубликованному графику либо настолько регулярно или часто, чтобы можно было говорить о явно выраженной систематической последовательности.

E.IV-03 НЕРЕГУЛЯРНОЕ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

Морское сообщение, помимо регулярного морского сообщения.

E.IV-04 ОСТРОВНОЕ СООБЩЕНИЕ

Морское сообщение между:

- портами, расположенными на материковой части и на одном или более островах одной и той же страны;
- портами, расположенными на островах одной и той же страны.

E.IV-05 МОРСКОЕ ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ

Паромное сообщение – это регулярные морские рейсы на короткое расстояние между двумя портами, с промежуточными заходами или без них, осуществляемые:

- i) по опубликованному графику; либо
- ii) настолько регулярно или часто, чтобы можно было говорить о явно выраженной систематической последовательности.

E.IV-06 МОРСКОЙ РЕЙС

Морская перевозка из указанного пункта отправления в указанный пункт назначения.

Рейс может подразделяться на ряд этапов или участков. Включаются рейсы без захода в другой порт из морского порта к установкам, находящимся в прибрежных водах, либо в какое-либо место, расположенное в море. В морском судоходстве морские рейсы иногда называют также переходом или морским переходом.

E.IV-07 ЭТАП МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ

Этап морской перевозки – это перемещение судна непосредственно из одного порта в другой без захода в промежуточный порт.

E.IV-08 ГРУЗОВОЙ РЕЙС

Морской рейс, связанный с перевозкой груза между пунктом погрузки и портом разгрузки.

Рейс может предполагать заходы в ряд портов между указанным пунктом погрузки и указанным пунктом разгрузки и включать ряд грузовых рейсов с загрузкой и выгрузкой груза в ряде портов.

E.IV-09 РАССТОЯНИЕ ОТ ПОРТА ДО ПОРТА

Для статистических целей расстоянием от порта до порта является фактическое пройденное расстояние.

Может быть представлено приблизительное фактическое расстояние.

E.IV-10 СУДНО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перемещению судна на расстояние в один километр.

Следует учитывать фактически пройденное расстояние. Включаются перемещения порожних судов.

E.IV-11 ЗАХОД ТОРГОВОГО СУДНА В ПОРТ

Торговое судно совершает заход в порт, если оно бросает якорь или швартуется для загрузки и/или выгрузки груза, для посадки и/или высадки пассажиров либо в рамках мероприятий по экскурсионному обслуживанию пассажиров.

Исключаются постановка на якорь без какого-либо перемещения груза или пассажиров, а также прохождение порта по траперзу.

E.IV-12 ЗАХОД ДЛЯ БУНКЕРОВКИ

Грузовое или пассажирское судно совершает заход в порт для бункеровки, если оно бросает якорь или швартуется в порту для приема бункерного топлива или запасов.

E.IV-13 ДРУГИЕ ЗАХОДЫ

Заходы в порт грузового или пассажирского судна для других целей, помимо вышеуказанных заходов в порт или заходов для бункеровки.

E.IV-14 ПРИБЫТИЕ ТОРГОВОГО СУДНА

Прибытие любого торгового судна, совершающего заход в порт.

E.IV-15 ОТПРАВЛЕНИЕ ТОРГОВОГО СУДНА

Отправление любого торгового судна после захода в порт.

E.IV-16 ТОРГОВОЕ СУДНО, ПОСТАВЛЕННОЕ НА ПРИКОЛ

Торговое судно ставится на прикол, когда оно швартуется в порту из-за отсутствия работы.

E.IV-17 КОНТРОЛЬ СО СТОРОНЫ ГОСУДАРСТВА ПОРТА

Осмотр в порту торговых судов государством, в котором расположен данный порт, для проверки их мореходных качеств.

E.IV-18 ЗАДЕРЖАНИЕ ВО ВРЕМЯ КОНТРОЛЯ В ГОСУДАРСТВЕ ПОРТА

Задержание торгового судна, признанного не пригодным к плаванию, в порту во время контроля со стороны государства порта.

E.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

E.V-01 МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА

Любая перевозка грузов и/или пассажиров с использованием торговых судов, совершающих рейсы полностью или частично в море.

Включаются перевозки без захода в другой порт (перевозки грузов на установки, расположенные в прибрежных водах, либо для сброса отходов в море или транспортировка грузов, извлекаемых со дна моря и выгружаемых в портах). Исключается прием бункерного топлива и запасов на суда в порту, но включаются операции по доставке бункерного топлива на суда в прибрежных зонах.

Включаются перевозки грузов торговыми судами по рекам и морям. Исключаются перевозки грузов на судах внутреннего плавания между морскими и внутренними водными портами (они относятся к перевозкам по внутренним водным путям). Исключаются внутренние перевозки грузов между различными бассейнами или доками одного и того же порта.



E.V-02 ПЕРЕВОЗКА РЕКА-МОРЕ (СМ. С.В-07)

Транспортная операция, осуществляемая частично внутренним водным и частично морским транспортом без перегрузки. Осуществляется судном внутреннего плавания или морскими судами.

Любое судно внутреннего плавания, осуществляющее такую перевозку, должно иметь соответствующее разрешение на осуществление морского судоходства.

В главе по внутреннему водному транспорту в английской версии используется термин «sea-river transport».

E.V-03 КОММЕРЧЕСКАЯ МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА

Морская перевозка, производимая в коммерческих целях либо за плату (например, по найму и за вознаграждение), либо за собственный счет предприятия в рамках более широкой экономической деятельности.

E.V-04 НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА

Морская перевозка между двумя портами на национальной территории либо морская перевозка без захода в другой порт в пределах национальной территории.

В морском судоходстве национальная морская перевозка также называется морской каботажной перевозкой. Национальная морская перевозка может осуществляться торговым судном, зарегистрированным в стране-заявителе либо в другой стране.

E.V-05 МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ПЕРЕВОЗКА

Морская перевозка, помимо национальной морской перевозки.

Включается международная перевозка без захода в другой порт.

E.V-06 КАБОТАЖНОЕ СУДОХОДСТВО

Перевозка грузов морем между портами, расположенными в относительно небольшом географическом диапазоне.

Включаются паромные и фидерные перевозки. В Европе каботажное судоходство представляет собой перевозку грузов морем между портами, расположенными в Европе, а также между европейскими портами и портами, расположенными в неевропейских странах, омываемых замкнутыми морями, по которым проходит граница европейских стран.

E.V-07 ОКЕАНСКОЕ СУДОХОДСТВО

Перевозка грузов морем, кроме каботажного судоходства, осуществляемая по межконтинентальным маршрутам и/или через океаны.

E.V-08 ПЕРЕВОЗКА ПАКЕТИРОВАННЫХ ГРУЗОВ

Перевозка пакетированных грузов – транспортировка груза в интермодальных транспортных единицах, таких как контейнеры или подвижные (ролкерные) единицы.

Включаются перевозки в съемных кузовах.

E.V-09 ПЕРЕВОЗКА НЕПАКЕТИРОВАННЫХ ГРУЗОВ

Перевозка грузов, помимо перевозки пакетированных грузов.

Такая перевозка включает перевозку наливных и сухих навалочных грузов, лесоматериалов и генерального груза.

E.V-10 ТОННО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одной тонны груза на торговом судне на расстояние в один километр.

Количество выполненных тонно-километров рассчитывается суммированием произведений общего тоннажа перевезенного груза за все рейсы на расстояние от порта до порта для каждого рейса.

E.V-11 ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТР

Предлагаемый тонно-километр означает перевозку одной тонны полезной нагрузки на торговом судне на расстоянии в один километр. Количество предлагаемых тонно-километров соответствует грузовместимости судна, умноженной на расстояние от порта до порта для всех рейсов. Включаются перевозки на баржах.

E.V-12 ДФЭ-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного ДФЭ на расстояние в один километр.

Количество выполненных ДФЭ-километров рассчитывается суммированием произведений общего количества перевезенных ДФЭ за все рейсы на расстояние от порта до порта для каждого рейса.

E.V-13 ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ДФЭ-КИЛОМЕТР

Предлагаемый ДФЭ-километр означает перевозку одного ДФЭ на контейнерном судне на расстояние в один километр. Количество предлагаемых ДФЭ-километров соответствует грузовместимости судна в ДФЭ, умноженной на расстояние от порта до порта для всех рейсов.

Грузовместимостью в ДФЭ считается заявленная грузовместимость, указанная в регистре классификационного общества.

E.V-14 ПАССАЖИР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Любое лицо, совершающее морское плавание на торговом судне.

Обслуживающий персонал, приписанный к торговым судам, в качестве пассажиров не рассматривается. Исключаются не заплатившие за рейс члены экипажа, перевозимые на судне, но не приписанные к нему, и грудные дети.

E.V-15 ПАССАЖИР КРУИЗНОГО СУДНА

Пассажир, совершающий морское плавание на борту круизного судна.

Исключаются пассажиры судов, обслуживающих однодневные экскурсии.

E.V-16 МОРСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ РЕЙС

Перевозка пассажира из порта, в котором начинается рейс, в порт, в котором он заканчивается. Для некоторых пассажиров, в частности пассажиров круизных судов, речь может идти об одном и том же порте.

Следует учитывать расстояние, которое фактически проехал пассажир.

E.V-17 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира на торговом судне на расстояние в один километр.

Количество пассажиро-километров рассчитывается как сумма производных, полученных путем умножения числа пассажиров морского транспорта, перевезенных за каждый рейс, на соответствующее расстояние от порта до порта.



E.V-18 ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР

Предлагаемый пассажиро-километр означает единицу пассажировместимости при перевозке на расстояние в один километр.

Количество предлагаемых пассажиро-километров равняется сумме производных, полученных путем умножения разрешенной пассажировместимости судна на расстояние от порта до порта для всех рейсов.

За пассажировместимость принимается заявленная пассажировместимость, указанная в реестре классификационного общества.

E.V-19 ПАССАЖИРЫ НА БОРТУ

Число пассажиров на борту торгового судна по прибытии в порт или выходе из порта.

E.V-20 ПАССАЖИР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ПОСАДКУ

Пассажир, совершающий посадку на торговое судно для осуществления морского пассажирского рейса.

Пересадка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве посадки после высадки. Исключаются пассажиры круизных судов, совершающих экскурсионное круизное плавание.

E.V-21 ПАССАЖИР МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, СОВЕРШИВШИЙ ВЫСАДКУ

Пассажир, совершающий высадку с торгового судна в конце морского пассажирского рейса.

Пересадка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве высадки перед повторной посадкой. Исключаются пассажиры круизных судов, совершающих экскурсионное круизное плавание.

E.V-22 ЭКСКУРСИОННАЯ ПОЕЗДКА ПАССАЖИРА КРУИЗНОГО СУДНА

Кратковременное посещение пассажиром круизного судна туристической достопримечательности при сохранении каюты на борту судна.

E.V-23 ЛИНИЯ МОРСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Сочетание порта посадки и порта высадки пассажира, перевозимого по морю, независимо от маршрута следования.

Эти порты являются морскими портами (за исключением перевозок река-море, когда они могут быть внутренними водными портами), обозначаемыми соответствующими кодами согласно таким международным классификационным системам, как ЛОКОД ООН (Классификатор портов и других пунктов).

Эти порты можно сгруппировать по их географическому местоположению в соответствии с такими международными классификационными системами, как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

Если порт посадки и высадки один и тот же, то речь не идет о линии морских перевозок.

E.V-24 ПОРТ ПОСАДКИ

Порт, в котором пассажир начинает рейс.

Пересадка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве посадки после высадки. Исключаются пассажиры круизных судов, совершающих экскурсионное круизное плавание.

E.V-25 ПОРТ ВЫСАДКИ

Порт, в котором пассажир заканчивает рейс.

Пересадка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве высадки перед повторной посадкой. Исключаются пассажиры круизных судов, совершающих экскурсионное круизное плавание.

E.V-26 ГРУЗЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Любые грузы, перевозимые торговыми судами.

К этим грузам относятся все виды упаковки и оборудование, такое, как контейнеры, съемные кузова, поддоны или грузовые дорожные транспортные средства. Включаются почтовые отправления; включаются также грузы, перевозимые на или в вагонах, грузовых автомобилях, прицепах, полуприцепах или баржах. Напротив, исключаются следующие виды грузов: пассажирские дорожные транспортные средства с водителями, возвращаемые порожние коммерческие транспортные средства и прицепы, топливные цистерны и запасы на судах, рыба, перевозимая на рыболовных судах и плавучих рыбообрабатывающих заводах, грузы, перевозимые в пределах одного и того же порта между его различными бассейнами или доками.

E.V-27 МАССА БРУТТО-БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, включая любую упаковку, и масса тары транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонон, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, вагонов или барж, перевозимых морем).

E.V-28 МАССА БРУТТО ГРУЗОВ

Тоннаж перевозимых грузов, включая упаковку, но исключая массу тары транспортных единиц (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонон, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, вагонов или барж, перевозимых морем).

E.V-29 МАССА ТАРЫ

Масса транспортной единицы (например, контейнеров, съемных кузовов и поддонон, содержащих грузы, а также грузовых дорожных транспортных средств, вагонов или барж, перевозимых морем) до погрузки любого груза.

E.V-30 ВИДЫ ГРУЗА

Груз можно классифицировать в зависимости от конструкции самого судна и требуемого погрузочно-разгрузочного оборудования в портах и на судне. Основные категории:

- жидкотекущий груз;
- сухой навалочный груз;
- контейнеры;
- груз для горизонтальной обработки (ро-ро) (самоходные единицы);
- груз для горизонтальной обработки (ро-ро) (несамоходные единицы);
- прочий генеральный груз.

E.V-31 ЛО-ЛО (ВЕРТИКАЛЬНАЯ ГРУЗООБРАБОТКА)

Загрузка/разгрузка судна при помощи находящихся на нем грузовых стрел/грузоподъемных кранов либо кранов, базирующихся на берегу.



E.V-32 КОНТЕЙНЕРНЫЙ ГРУЗ

Контейнерный груз представляет собой контейнеры с грузом или без груза, загружаемые на суда или выгружаемые с судов, которые перевозят их по морю.

E.V-33 РО-РО (ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ ГРУЗООБРАБОТКА)

Загрузка/разгрузка судна через его ворота/по апарелям при помощи колесных перевозочных средств.

Включается погрузка или выгрузка скота, передвигающегося своим ходом.



E.V-34 КОЛЕСНЫЙ ГРУЗ

Колесный груз представляет собой груз, будь то в контейнерах или нет, на колесных грузовых единицах, которые закатываются на суда или выкатываются с судов, перевозящих их по морю.

E.V-35 ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Классы опасных грузов определены в главе VII Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, 1974 год) с поправками и с учетом положений, содержащихся в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ).

E.V-36 ПЕРЕГРУЗКА С СУДНА НА СУДНО

Выгрузка груза с одного торгового судна и его погрузка на другое судно с целью завершения рейса, даже если груз может некоторое время находиться на берегу перед продолжением рейса.

Исключается перевалка на другие виды транспорта. Включается перегрузка с одного морского судна дальнего плавания на другое и перегрузка с океанского контейнеровоза на фидерное судно меньшего водоизмещения.

E.V-37 ФИДЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Морские контейнерные перевозки на небольшие расстояния между крупным узловым портом и другим портом с целью консолидации или перераспределения грузов в узловом порте для их перевозки судами океанских линий либо после такой перевозки.

E.V-38 ПОГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, помещенный на торговое судно для перевозки по морю.

Перегрузка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве погрузки после разгрузки. Погруженный груз включает национальный груз, перегруженный груз (национальный или иностранный груз, доставленный в порт по морю) и транзитный груз, доставленный наземным транспортом (иностранный груз, доставленный в порт автомобильным, железнодорожным, воздушным или внутренним водным транспортом).

E.V-39 ВЫГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Груз, снятый с торгового судна.

Перегрузка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве разгрузки перед повторной погрузкой. Выгруженный груз включает национальный груз, перегруженный груз (национальный или иностранный груз, вывезенный из порта морем) и транзитный груз, вывезенный наземным транспортом (иностранный груз, вывезенный из порта автомобильным, железнодорожным, воздушным или внутренним водным транспортом).

E.V-40 ЛИНИЯ МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Сочетание порта погрузки и порта выгрузки груза, перевозимого по морю, независимо от маршрута следования.

Эти порты являются морскими портами (за исключением перевозок река-море, когда они могут быть внутренними водными портами), обозначаемыми соответствующими кодами согласно таким международным классификационным системам, как ЛОКОД ООН (Классификатор портов и других пунктов).

Эти порты можно сгруппировать по их географическому местоположению в соответствии с такими международными классификационными системами, как НТЕС (Номенклатура территориальных единиц для статистики – Евростат).

E.V-41 ПОРТ ПОГРУЗКИ

Порт, в котором партия грузов была погружена на судно, с которого она выгружается в порту контроля.

Перегрузка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве погрузки после разгрузки.

E.V-42 ПОРТ РАЗГРУЗКИ

Порт, в котором партия грузов, погружённая на судно в порту контроля, должна быть выгружена с этого же судна.

Перегрузка с одного торгового судна на другое рассматривается в качестве разгрузки перед повторной погрузкой.

E.VI ПРОИСШЕСТВИЯ

E.VI-01 МОРСКОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ

Событие или последовательность событий в непосредственной связи с функционированием судна, результатом которого стали:

- смерть или нанесение тяжких телесных повреждений человеку;
- исчезновение человека с борта судна;
- исчезновение, предполагаемое исчезновение или оставление морского судна;
- причинение материального ущерба морскому судну;
- посадка на мель или выведение из строя морского судна либо вовлечение морского судна в столкновение;
- материальный ущерб морской инфраструктуре вне судна, чреватый серьезной опасностью самому судну либо другому судну, либо человеку;
- причинение – либо вероятность причинения – серьезного вреда окружающей среде, спровоцированное повреждением морского судна.

Любое происшествие в связи с нормальной эксплуатацией судна, в том числе в момент его нахождения в порту или на якорной стоянке.

Исключаются террористические акты, иные преступные деяния и военные действия. По определению исключаются случаи самоубийства, представляющие собой умышленные акты. Исключаются случаи заболевания, не связанные с эксплуатацией судна.

В секторе морского транспорта события, перечисленные в подпунктах 1–7, также известны как «несчастные случаи на море». В данном контексте под «несчастным случаем» понимается повреждение судна и инфраструктуры, а также получение телесных повреждений или смерть.

E.VI-02 ПРОИСШЕСТВИЕ С НАНЕСЕНИЕМ ТРАВМЫ

Любое происшествие с участием по крайней мере одного движущегося морского судна, в результате которого ранен или погиб по крайней мере один человек.

Судно считается находящимся в движении в момент отдачи швартовых или снятия с якоря. Судно прекращает движение в момент швартовки или постановки на якорную стоянку.

E.VI-03 ПРОИСШЕСТВИЕ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

Любое происшествие с нанесением травмы, в результате которого погиб человек.

E.VI-04 ПРОИСШЕСТВИЕ БЕЗ СМЕРТЕЛЬНОГО ИСХОДА

Любое происшествие с нанесением травмы, кроме происшествия со смертельным исходом.

E.VI-05 ПОГИБШИЙ

Любой погибший на месте или скончавшийся в течение 30 дней в результате происшествия с нанесением травмы.

Для стран, не применяющих 30-дневное пороговое значение, коэффициенты преобразования устанавливаются с таким расчетом, чтобы обеспечить возможность сопоставления на основе определения, предусматривающего 30-дневный срок.

E.VI-06 ПРОПАВШИЙ БЕЗ ВЕСТИ

Человек, пропавший без вести в море, предположительно упавший за борт.

E.VI-07 РАНЕНЫЙ

Любой человек, получивший в результате происшествия с нанесением травмы телесные повреждения, но не погибший.

E.VI-08 ТЯЖКОЕ ТЕЛЕСНОЕ ПОВРЕЖДЕНИЕ

Телесное повреждение, полученное лицом в результате аварии и приведшее к госпитализации на более чем 72 часа в семидневный период с момента получения телесного повреждения.

E.VI-09 ТЯЖЕЛОРАНЕНЫЙ

Любой человек, получивший в результате происшествия с нанесением травмы тяжкие телесные повреждения.

E.VI-10 ЛЕГКОРАНЕНЫЙ

Любой человек, не получивший в результате происшествия с нанесением травмы тяжких телесных повреждений.

E.VI-11 КРАЙНЕ СЕРЬЕЗНАЯ МОРСКАЯ АВАРИЯ

Авария, результатом которой стала полная потеря морского судна, потеря человеческой жизни или причинение серьезного вреда окружающей среде.

E.VI-12 СЕРЬЕЗНАЯ МОРСКАЯ АВАРИЯ

Авария, не являющаяся крайне серьезной, возникшая в результате пожара, взрыва, посадки на мель, столкновения, повреждения вследствие неблагоприятных погодных условий, повреждения ото льда, разлома корпуса или предполагаемого дефекта корпуса и проч., результатом которой стали:

- структурное повреждение, делающее морское судно непригодным для судоходства, такое как погружение корпуса под воду, остановка главных двигателей, серьезное повреждение жилых помещений и т. д.; или
- загрязнение (вне зависимости от количества); и/или
- поломка, для устранения которой необходима буксировка или помочь с берега.

E.VI-13 МОРСКОЙ ИНЦИДЕНТ

Происшествие или событие в результате или в связи с функционированием морского судна, движущегося в открытом море, кроме морской аварии, которое угрожает или – если его не удастся предотвратить – может угрожать безопасности судна, плавсостава и пассажиров или любых других лиц, либо быть чревато опасностью для окружающей среды.

E.VI-14 ПРИЧИНЫ МОРСКОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Действия, оплошности, события, сложившиеся или уже существующие условия либо их комбинация, которые привели к аварии или инциденту на море.

E.VI-15 КАТЕГОРИИ ЛИЦ В СТАТИСТИКЕ МОРСКИХ АВАРИЙ ИЛИ ПРОИСШЕСТВИЙ

- Пассажир;
- член экипажа;
- прочие лица, не являющиеся ни пассажирами, ни членами экипажа.

F

Воздушный транспорт



F. Воздушный транспорт

F.I ИНФРАСТРУКТУРА

F.I-01 АЭРОПОРТ

Определенный участок суши или водного пространства (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для обеспечения прибытия, отправления и наземного движения воздушных судов и открытый для коммерческих авиаперевозок.

Большинству аэропортов присвоен 4-буквенный код ИКАО, указанный в документе ИКАО № 7910. Большинство, но не все аэропорты имеют также код, присваиваемый ИАТА. Присваиваемые аэропортам коды ИКАО могут изменяться, но не подлежат повторному использованию, тогда как соответствующие коды ИАТА могут изменяться и использоваться повторно.

F.I-02 МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ

Любой аэропорт, определенный компетентными органами государства, на территории которого он расположен, как аэропорт прибытия и отлета при осуществлении международных воздушных перевозок, и где осуществляются таможенные, иммиграционные, санитарные, фитокарантинные и аналогичные процедуры, независимо от того, проводятся они на условиях полной или частичной занятости.

F.I-03 ВНУТРЕННИЙ АЭРОПОРТ

Любой аэропорт, не предназначенный для осуществления международных авиаперевозок.

F.I-04 ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА

Автономный комплекс для обслуживания пассажиров воздушного транспорта и/или грузовых операций:

- Пассажирский терминал.

Терминал аэропорта, оборудованный для обслуживания пассажиров, в том числе регистрации пассажиров, обслуживания багажа, осуществления процедур безопасности и иммиграционного контроля посадки и высадки.

- Грузовой терминал.

Терминал аэропорта, предназначенный исключительно для обслуживания грузовых отправлений, в том числе для приема и выдачи грузов, ответственного хранения, осуществления процедур безопасности и документального оформления.

F.I.05 ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА

Определенный прямоугольный участок аэропорта, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов, отвечающий нижеследующим требованиям:

- Располагаемая взлетная дистанция.

Заявленная длина взлетно-посадочной полосы приемлема для пробега по земле самолета при взлете.

- Располагаемая посадочная дистанция.

Заявленная длина взлетно-посадочной полосы приемлема для пробега по земле самолета при приземлении.





F.I.06 РУЛЕЖНАЯ ДОРОЖКА

Определенный путь в пределах аэропорта, установленный для руления воздушных судов и предназначенный для соединения одной части аэропорта с другой.



F.I-07 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ

- Стандартное.

Стандартное оборудование для регистрации, на котором персонал авиалиний осуществляет регистрацию билетов, маркировку багажа, включая ускоренную сдачу багажа, и выдает посадочные талоны.

- Стойки самостоятельной регистрации.

Стойка, оборудованная для регистрации, где возможно осуществление автоматической регистрации билетов, выдачи посадочных талонов и, в некоторых случаях, печатание этикеток для маркировки багажа.

F.I-08 ВЫХОД ПАССАЖИРОВ

Участок пассажирского терминала, в котором пассажиры ожидают посадки.

- а) Трап с вставлением одной стропы в другую (телескопический трап, телетрап).

Выход, обеспечивающий соединение с воздушным судном напрямую, что позволяет осуществлять посадку без снижения до уровня земной поверхности и без использования для посадки ступенчатого трапа.

- б) Другое.

Выходы, отличающиеся от выходов с телескопическим трапом.

F.I-09 АВТОСТОЯНКА АЭРОПОРТА

Места для стоянки, расположенные на территории аэропорта.

В данную категорию включаются только те отдаленные автостоянки, сообщение с которыми осуществляется посредством автобусов аэропорта.

F.I-10 СОЕДИНЕНИЯ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Оборудование, установленное на территории аэропорта, предназначенное для соединения со следующими видами наземного транспорта:

- а) скоростной железнодорожный транспорт;
- б) магистральный железнодорожный транспорт;
- с) метро;
- д) междугородное автобусное сообщение;
- е) внутригородское автобусное сообщение;
- ф) такси и легковой транспорт.

F.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ВОЗДУШНОЕ СУДНО)

F.II-01 ВОЗДУШНОЕ СУДНО

Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Исключаются дирижабли и аппараты на воздушной подушке, такие как экранопланы. Используемые ИКАО обозначения типа воздушного судна приводятся в документе ИКАО № 8643. Кроме того, ИКАО и Группа по безопасности полетов гражданской авиации (CAST) совместно разработали новую систему классификации для правильной идентификации воздушных судов. ИКАО также присваивает типам воздушных судов соответствующие коды.

F.II-02 АВИАЦИОННЫЙ ПАРК

Воздушные суда, зарегистрированные на определенную дату в стране.

F.II-03 ОПЕРАЦИОННЫЙ ПАРК

Операционный парк включает в себя все воздушные суда, используемые в коммерческих целях (в том числе все воздушные суда, временно непригодные для эксплуатации вследствие крупных аварий, операций по модернизации и действий правительства, в частности запрещения органами государственного регулирования подниматься в воздух).

Воздушные суда, используемые исключительно для обучения, связи и частных полетов, не включаются в операционный парк.

F.II-04 КОНФИГУРАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

a) Пассажирское воздушное судно.

Воздушное судно, предназначенное для перевозки пассажиров и их багажа. Любой груз, включая почту, перевозится обычно в грузовых отсеках, расположенных в нижней части фюзеляжа воздушного судна.

b) Грузовое воздушное судно.

Воздушное судно, предназначенное исключительно для транспортировки грузов и/или почты.

Могут также перевозиться лица, сопровождающие определенные виды грузов, например живой груз.

Пассажирское воздушное судно с усиленными характеристиками для транспортировки грузов в пассажирском салоне.

c) Быстротрансформируемое воздушное судно.

Воздушное судно, позволяющее осуществить быстрое переоборудование из пассажирского в грузовое судно и наоборот.

d) Другое.

Воздушное судно, не используемое в коммерческих воздушных перевозках.



F.II-05 КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПО ЗВУКОВЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ

a) Не сертифицированное по шуму воздушное судно.

Воздушное судно, не прошедшее сертификацию по международным требованиям в отношении шума.

b) Воздушное судно, подпадающее под действие главы II.

Воздушное судно, отвечающее параметрам, установленным в главе II приложения 16 к Чикагской конвенции о создании ИКАО.

c) Воздушное судно, подпадающее под действие главы III.

Воздушное судно, отвечающее параметрам, установленным в главе III приложения 16 к Чикагской конвенции о создании ИКАО.

d) Воздушное судно, подпадающее под действие главы IV.

Воздушное судно, отвечающее параметрам, установленным в главе IV приложения 16 к Чикагской конвенции о создании ИКАО.

F.II-06 ВОЗРАСТ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Количество лет, прошедших с момента первой регистрации воздушного судна.

F.III ПРЕДПРИЯТИЯ, КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ И СОДЕРЖАНИЕ

F.III-01 АВИАПРЕДПРИЯТИЕ (КОММЕРЧЕСКИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК)

Авиапредприятие, осуществляющее эксплуатацию воздушного судна в коммерческих целях, которое i) выполняет регулярные или нерегулярные (либо и те, и другие) общедоступные воздушные перевозки пассажиров, почты и/или грузов и ii) сертифицировано для таких целей органом гражданской авиации государства, в котором оно организовано.

ИКАО устанавливает код авиаперевозчика, состоящий из 3-х букв, как указано в документе ИКАО № 8585, который является обязательным для всех авиапредприятий, выполняющих международные рейсы.

Обозначение авиаперевозчика, состоящее из двух букв, присваивается ИАТА в соответствии с положениями ее Резолюции № 762. Эти двухбуквенные обозначения используются в целях бронирования, составления расписаний, графиков, телекоммуникации, продажи билетов, заполнения грузовой документации, юридической документации, тарифов и/или других коммерческих/транспортных целях. В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: подраздел 51 – Воздушный транспорт
- КДЕС/ред.2: подраздел 51 – Воздушный транспорт

F.III-02 ОПЕРАТОР АЭРОПОРТА

Предприятие, осуществляющее коммерческую эксплуатацию аэропорта.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 5223 – Услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом
- КДЕС/ред.2: класс 52.23 – Услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом

F.III-03 ОРГАН ДИСПЕТЧЕРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Предприятие, осуществляющее диспетчерское обслуживание воздушного движения.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 5223 – Услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом
- КДЕС/ред.2: класс 52.23 – Услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом

F.III-04 СЛУЖБЫ АЭРОПОРТА

Предприятие, предоставляющее услуги аэропорта, такие как наземное обслуживание воздушных судов, заправка, техническое обслуживание и ремонт, безопасность, пассажирские услуги, такие как регистрация, обработка багажа, обработка грузов и другие услуги.

В отраслевых классификациях видов деятельности используется следующее подразделение:

- МСОК/ред.4: класс 5223 – Услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом
класс 5224 – Обработка грузов
- КДЕС/ред.2: класс 52.23 – Услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом
класс 52.24 – Обработка грузов

F.III-05 КАТЕГОРИИ ЗАНЯТОСТИ

а) Общая администрация.

Включает старший руководящий персонал центрального и регионального уровня (например, специалистов по финансовым, правовым, кадровым и т. д. вопросам) и советы директоров.

Руководящий состав специализированных подразделений (выполнение полетов и воздушное движение, эксплуатация воздушных судов, управление воздушным движением, техническое обслуживание взлетно-посадочной полосы и терминалов, аварийно-спасательные службы) исключается, но учитывается в статистических данных, касающихся каждой из этих служб.

б) Воздушное движение и трафик.

Кабинные экипажи и наземные команды (без учета состава летного экипажа) и сотрудники соответствующих центральных и региональных офисов. Включаются службы туризма, рекламы и терминалов.

с) Воздушное судно.

Летный экипаж, персонал технического обслуживания и контроля и сотрудники соответствующих центральных и региональных офисов.

д) Аэропорты.

Персонал диспетчерских служб управления воздушным движением, сотрудники терминалов, взлетно-посадочной полосы аэропорта и других объектов, персонал технического обслуживания и контроля, персонал наземного обслуживания, сотрудники экстренных служб.

е) Другие виды деятельности.

Пассажирские и грузовые перевозки, экспедиторские услуги и т. д.

F.III-06 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ АЭРОПОРТОВ

Капитальные затраты на новое строительство (в том числе новых аэропортов) или на расширение инфраструктуры существующих аэропортов, включая реконструкцию, обновление (производимые на действующих объектах инфраструктуры крупные работы по замещению и переоборудованию, не сказывающиеся на ее общей эффективности) и модернизацию (крупные работы по модификации, направленные на повышение изначальной эффективности или пропускной способности инфраструктуры).

Инфраструктура включает территорию, оборудование аэропорта и его техническое оснащение, административные корпуса и складские здания, системы аeronавигации, а также связанные с ними стационарные объекты, устройства и установки (сигнализация, телекоммуникации и т. д.).

F.III-07 КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ В ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Капитальные затраты на приобретение новых воздушных судов или модернизацию уже существующих.



F.III-08 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭРОПОРТА

Некапитальные затраты на поддержание обеспечиваемого аэропортом обслуживания на должном уровне, а также на поддержание существующей инфраструктуры, включая техническое оснащение аэропорта, в первоначальном состоянии и на обеспечение ее расчетной пропускной способности.

F.III-09 РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Некапитальные затраты на поддержание воздушных судов в рабочем состоянии без улучшения их летно-технических характеристик или же повышения их грузоподъемности/вместимости.

F.III-10 ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ АЭРОПОРТОВ

Расчетная денежная оценка, отражающая текущий запас материальных инфраструктурных активов аэропорта.

Для статистических целей рекомендуется использовать чистую стоимость основного капитала, в которой учитывается амортизация. Существуют различные методы определения чистой стоимости активов, такие как «метод восстановительной стоимости» или «метод непрерывной инвентаризации (МИИ)».

F.IV ДВИЖЕНИЕ

F.IV-01 ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Взлет и посадка воздушного судна в аэропорту.

Для целей движения в аэропорту один взлет и одна посадка рассматриваются как два перемещения. Включаются все движения коммерческих воздушных судов и некоммерческой авиации. Исключаются полеты государственного назначения, приземления с уходом на второй круг, уходы на второй круг и неудачные заходы на посадку.

F.IV-02 ДВИЖЕНИЕ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Движение воздушных судов, осуществляемое за плату или по найму.

Включаются коммерческие авиаперевозки и коммерческие полеты гражданской авиации.

F.IV-03 ВЫЛЕТ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Взлет воздушного судна.

F.IV-04 ПРИБЫТИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Приземление воздушного судна.

F.IV-05 ОСТАНОВКА С КОММЕРЧЕСКИМИ ЦЕЛЯМИ

Остановка с целью взятия на борт и/или снятия с борта коммерческой загрузки.

F.IV-06 ОСТАНОВКА С НЕКОММЕРЧЕСКИМИ ЦЕЛЯМИ

Остановка, не являющаяся остановкой с коммерческими целями.

Включаются остановки полетов с целью перебазирования, полетов государственного назначения, учебно-тренировочных полетов, а также посадки по техническим причинам.

F.IV-07 ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТА ПОЛЕТА

Посадка воздушного судна в аэропорту, не предусмотренном в плане полета воздушного судна, вследствие оперативных или технических трудностей, возникших на борту судна или в аэропорту назначения.

Изменение маршрута может быть вызвано ненадлежащим поведением пассажиров, техническими проблемами на борту, неблагоприятными погодными условиями, происшествиями или другими чрезвычайными ситуациями в запланированном аэропорту назначения.

F.IV-08 КОРРЕСПОНДИРУЮЩИЕ АЭРОПОРТЫ

Корреспондирующими считаются два аэропорта, перелет между которым разрешен в соответствии с пассажирским билетом или частью билета либо между которыми осуществляется грузовая или почтовая доставка в соответствии с документом отгрузки или его частью (авианакладная или счет почтовой доставки).

F.IV-09 РАССТОЯНИЕ ОТ АЭРОПОРТА ДО АЭРОПОРТА

Для целей статистики под расстоянием от аэропорта до аэропорта понимается расстояние между аэропортами по ортодромии в километрах.

При расчете используются координаты аэропорта и расчетная формула расстояния по ортодромии.

F.IV-10 КОРРЕСПОНДИРУЮЩИЕ ГОРОДА (ПУНКТЫ ВЫЛЕТА И ПРИЛЕТА) (ПВПП)

Два населенных пункта, перелет между которым разрешен в соответствии с пассажирским билетом или частью билета либо между которыми осуществляется грузовая или почтовая доставка в соответствии с документом отгрузки или его частью (авианакладная или счет почтовой доставки).

В широком смысле понятия «корреспондирующие города» и «корреспондирующие аэропорты» взаимозаменяемы.

F.IV-11 ЭТАП ПОЛЕТА (ЭП)

Эксплуатация воздушного судна с момента его взлета до следующей посадки.

Исключаются технические остановки.

F.IV-12 ЭТАП ВНУТРЕННЕГО РЕЙСА

Любой этап полета между пунктами в пределах внутренних границ государства.

Этапы полета между государством и принадлежащими ему территориями, а также любые этапы полета между такими территориями считаются этапами внутреннего рейса.

F.IV-13 ЭТАП МЕЖДУНАРОДНОГО РЕЙСА

Этап рейса, вылет которого осуществляется в одном государстве, а следующая посадка производится в другом государстве.

F.IV-14 ПРЯМОЙ РЕЙС

Эксплуатация воздушного судна на протяжении одного или более этапов полета с использованием единого номера рейса, присвоенного авиаперевозчиком.

F.IV-15 БЕСПОСАДОЧНЫЙ РЕЙС

Полет воздушного судна между двумя аэропортами без запланированных промежуточных посадок.



F.IV-16 ВНУТРЕННИЙ РЕЙС

Рейс, состоящий исключительно из этапов внутреннего рейса с использованием одного и того же номера рейса.

F.IV-17 МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС

Рейс, состоящий из одного или более этапов международного рейса с использованием одного и того же номера рейса.

F.IV-18 КОММЕРЧЕСКИЙ АВИАРЕЙС

Полет воздушного судна для перевозки пассажиров и/или грузов и почты за плату или по найму.

F.IV-19 КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАПЕРЕВОЗКА

Полет или серия полетов воздушного судна для перевозки пассажиров и/или грузов и почты за плату или по найму.

Коммерческая перевозка может быть плановой или внеплановой.

F.IV-20 РЕГУЛЯРНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Коммерческие авиаперевозки, осуществляемые в соответствии с официальным расписанием, либо носящие регулярный характер, являясь, таким образом, легко узнаваемой систематической серией полетов.

Включаются дополнительные рейсы, обусловленные перегруженным трафиком регулярных рейсов.

F.IV-21 НЕРЕГУЛЯРНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Коммерческие авиаперевозки, не являющиеся регулярными воздушными перевозками.

F.IV-22 ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Регулярные или нерегулярные авиаперевозки, осуществляемые воздушным судном с одним или более пассажирами, оплачивающими билет по тарифу, и любые авиарейсы, указанные в официальном расписании полетов, открытые для пассажиров.

Включаются рейсы, перевозящие пассажиров, оплачивающих билет по тарифу, а также коммерческие грузы и почту.

F.IV-23 ГРУЗОВЫЕ И ПОЧТОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Регулярные или нерегулярные авиаперевозки, осуществляемые воздушным судном, перевозящим коммерческую загрузку, кроме пассажиров, оплачивающих билет по тарифу, т. е. грузы или почту.

Не включаются рейсы с одним или более пассажирами, оплачивающими билет по тарифу, и рейсы, указанные в официальном расписании для пассажиров. Комбинированная отправка грузов и авиапочты рассматривается как груз для воздушной перевозки.

F.IV-24 ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ АВИАЦИЕЙ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ – КОММЕРЧЕСКИЕ

Все коммерческие операции гражданской авиации, кроме регулярного авиасообщения и нерегулярных перевозок воздушным транспортом за вознаграждение или по найму. К основным категориям перевозок коммерческой авиацией общего назначения относятся:

- a) аэrotакси;
- b) фотосъемка;
- c) туристские рейсы;
- d) рекламные полеты;
- e) опрыскивание сельскохозяйственных культур с воздуха;
- f) санитарно-медицинские вылеты/эвакуация по воздуху;
- g) другие коммерческие полеты.

F.IV-25 ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ АВИАЦИЕЙ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ – НЕКОММЕРЧЕСКИЕ

Все некоммерческие операции гражданской авиации, кроме регулярного авиасообщения и нерегулярных перевозок воздушным транспортом за вознаграждение или по найму. К основным категориям перевозок некоммерческой авиацией общего назначения относятся:

- a) полеты государственного назначения.

Любые полеты, осуществляемые воздушным судном для выполнения военных, таможенных, полицейских или других правоохранительных операций государства. Любой полет, заявленный государственными органами власти как «полет государственного назначения»;

- b) учебные полеты;
- c) частные полеты;
- d) деловые полеты;
- e) полеты для выполнения прыжков с парашютом и для запуска планера;
- f) посадки по техническим причинам;
- g) испытательные полеты.

Некоммерческий полет, осуществляемый с целью испытания воздушного судна до передачи его в оперативную эксплуатацию;

- h) полеты с целью перебазирования.

Некоммерческий полет, осуществляемый с целью приведения воздушного судна в готовность к выполнению регулярных или нерегулярных перевозок или услуг;

- i) другие некоммерческие полеты.

F.IV-26 НОМЕР РЕЙСА (ВОЗДУШНОГО СУДНА)

Номером рейса является впервые опубликованный номер рейса, присвоенный авиаперевозчиком. Пассажиры, использующие воздушное судно, могут совершать перелет с использованием нескольких номеров рейса. Для целей данного определения используется только номер рейса эксплуатируемого воздушного судна.

F.IV-27 КОД-ШЕРИНГ

Использование номера рейса одного оператора для услуг/рейсов, предоставляемых другими операторами.

Для целей статистики движение относится на счет фактического перевозчика, чей номер рейса используется при контроле воздушного движения.



F.IV-28 ВРЕМЯ В РЕЙСЕ (ВРЕМЯ ПОЛЕТА)

Общее время, измеряемое в часах и минутах, с момента начала движения воздушного судна из пункта отправления до окончательной остановки движения в пункте прибытия.

F.IV-29 САМОЛЕТО-ЧАС

Самолето-час означает эксплуатацию воздушного судна на протяжении одного часа. Измеряется на основании времени в рейсе.

F.IV-30 СРЕДНЕСУТОЧНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА – НАЛЕТ ЧАСОВ В КОММЕРЧЕСКИХ РЕЙСАХ

Общий налет часов (в регулярных и чартерных рейсах) воздушного судна (учитывается время в рейсе) за определенный промежуток времени, разделенный на соответствующее количество дней эксплуатации воздушного судна. «Количество дней эксплуатации воздушного судна» представляет собой сумму дней в течение определенного периода, когда воздушное судно готово к эксплуатации. Из этой суммы исключаются:

- a) число дней с момента приобретения воздушного судна до момента его сдачи в эксплуатацию;
- b) число дней с момента последнего коммерческого полета до момента снятия с эксплуатации;
- c) дни, в течение которых воздушное судно не эксплуатировалось вследствие крупных аварий или операций по модернизации;
- d) дни, когда воздушное судно находилось в распоряжении третьих лиц или не эксплуатировалось вследствие правительственные действий, таких как запрет органами государственного регулирования подниматься в воздух.

Все остальные дни необходимо учитывать как «дни в эксплуатации», включая дни, необходимые для технического обслуживания или ремонта.

F.IV-31 ВЫПОЛНЕННЫЙ КИЛОМЕТРАЖ

Количество самолето-часов, равное сумме, полученной при умножении количества выполненных рейсов на каждом этапе полета на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.IV-32 КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРСКИХ МЕСТ

Единица измерения, соответствующая общему числу пассажирских мест, предлагаемых к продаже, на воздушном судне, выполняющем этап полета между корреспондирующими аэропортами.

Включаются места, предварительно проданные на этап полета, т. е. места, занятые пассажирами прямого транзита.

Исключаются места, фактически недоступные для перевозки пассажиров вследствие ограничений максимального взлетного веса.

F.IV-33 РАСПОЛАГАЕМОЕ МЕСТО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одного места на пассажирском воздушном судне на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых это воздушное судно первоначально предназначалось.

Следует учитывать расстояние фактического перемещения по воздуху.

Исключаются операции, связанные с наземным обслуживанием.

F.IV-34 РАСПОЛАГАЕМЫЙ ТОННО-КИЛОМЕТР

Единица измерения, соответствующая перевозке одной тонны коммерческой загрузки воздушного судна на расстояние в один километр при осуществлении перевозок, для которых это воздушное судно первоначально предназначалось.

Следует учитывать расстояние фактического перемещения.

F.V ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК

F.V-01 ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Любое перемещение груза и/или пассажиров на воздушном транспортном средстве.

F.V-02 КОММЕРЧЕСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Любое перемещение груза и/или пассажиров на коммерческом воздушном транспортном средстве.

F.V-03 НАЦИОНАЛЬНАЯ ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Воздушная перевозка внутренним рейсом.

F.V-04 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Воздушная перевозка международным рейсом.

F.V-05 ПУНКТ ВЫЛЕТА И ПУНКТ ПРИЛЕТА (ПВПП)

Движение, осуществляемое коммерческим авиарейсом с единственным номером, подразделяемым корреспондирующими аэропортами в соответствии с пунктом посадки и пунктом высадки данного рейса.

Для пассажиров, грузов или почты, аэропорт посадки/погрузки которых неизвестен, пунктом вылета воздушного судна считается пункт посадки/погрузки; аналогичным образом, если аэропорт высадки/разгрузки неизвестен, пунктом прилета считается пункт высадки/разгрузки.

F.V-06 АВИАПАССАЖИР

Любое лицо, за исключением обслуживающего рейс персонала и членов экипажа, совершающее авиаперелет.

Включаются младенцы, перевозимые на руках.

F.V-07 КОММЕРЧЕСКИЙ АВИАПАССАЖИР

Коммерческий пассажир, за перевозку которого авиаперевозчик взимает плату.

Данное определение включает в себя i) пассажиров, совершающих авиаперелет по общедоступным коммерческим акциям (например «два билета по цене одного») или по программам премирования пассажиров (в погашение баллов, начисляемых часто летающим пассажирам); ii) пассажиров, совершающих авиаперелет в качестве компенсации за отказ в перевозке; iii) пассажиров, совершающих авиаперелет по корпоративным льготам; iv) пассажиров, совершающих авиаперелет по льготным тарифам (представители власти, моряки, военные, студенты и т. д.).

Из данного определения исключаются i) бесплатно путешествующие пассажиры; ii) лица, совершающие авиаперелет по тарифу или скидке, предоставляемой исключительно сотрудникам компаний-авиаперевозчиков или их агентов, либо для деловых перелетов авиаперевозчика; iii) младенцы, не занимающие отдельное пассажирское место.



F.V-08 НЕКОММЕРЧЕСКИЙ АВИАПАССАЖИР

Пассажир, не попадающий под определение коммерческого пассажира.

F.V-09 ПЕРЕВЕЗЕННЫЕ АВИАПАССАЖИРЫ

Все пассажиры определенного рейса (с одним номером рейса), учтенные единожды, а не многократно на каждом отдельном этапе полета.

Все коммерческие и некоммерческие пассажиры, чей перелет начинается или заканчивается в аэропорту контроля, а также трансферные пассажиры, совершающие посадку или высадку из самолета в аэропорту контроля. Исключаются пассажиры прямого транзита.

F.V-10 ПАССАЖИРЫ НА БОРТУ

Все пассажиры, чей перелет начинается или заканчивается в аэропорту контроля, включая трансферных пассажиров и пассажиров прямого транзита.

F.V-11 ПЕРЕВЕЗЕННЫЕ ПАССАЖИРЫ

Включаются все пассажиры, чей перелет начинается или заканчивается в аэропорту контроля.

Исключаются пассажиры прямого транзита.

F.V-12 ПАССАЖИРЫ, СОВЕРШАЮЩИЕ ПОСАДКУ/ВЫСАДКУ

Пассажиры, начинающие или заканчивающие авиаперелет в установленном аэропорту.

F.V-13 ПАССАЖИРЫ ПРЯМОГО ТРАНЗИТА

Пассажиры, продолжающие после короткой остановки свой полет на том же самолете и с номером рейса, идентичным рейсу прибытия. Пассажиры, которые меняют самолет вследствие технических проблем, но продолжают перелет с тем же номером рейса, также учитываются как пассажиры прямого транзита.

На некоторых рейсах с промежуточными остановками номер рейса изменяется в аэропорту с целью обозначения разницы между прибывающим и убывающим рейсом. В таком случае пассажиры, продолжающие после промежуточных остановок свой полет на том же самолете, рассматриваются как пассажиры прямого транзита.

F.V-14 ТРАНСФЕРНЫЕ ПАССАЖИРЫ ИЛИ ПАССАЖИРЫ НЕПРЯМОГО ТРАНЗИТА

Пассажиры, прибывающие и убывающие на разных самолетах в течение 24 часов либо на том же самолете, выполняющем разные рейсы. Такие пассажиры учитываются дважды: один раз по прибытии и второй раз при отлете.

На некоторых рейсах с промежуточными остановками номер рейса изменяется в аэропорту с целью обозначения разницы между прибывающим и убывающим рейсом. В таком случае пассажиры, продолжающие после промежуточных остановок свой полет на том же самолете, не должны рассматриваться как трансферные пассажиры или пассажиры прямого транзита в аэропорту, где происходит изменение номера рейса.

F.V-15 ТЕРМИНАЛЬНЫЕ ПАССАЖИРЫ

Общее число пассажиров, совершающих посадку/высадку, и трансферных пассажиров.

F.V-16 АВИАПАССАЖИРЫ НА БОРТУ

Все пассажиры, находящиеся на борту воздушного судна после приземления в аэропорту контроля или после вылета из аэропорта.

Все коммерческие и некоммерческие пассажиры, находящиеся на борту воздушного судна во время этапа полета. Включаются пассажиры прямого транзита.

F.V-17 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Единица измерения, соответствующая авиаперевозке одного пассажира на расстояние в один километр.

F.V-18 КОЭФФИЦИЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ

Пассажиро-километры, выраженные в процентах от располагаемых место-километров.

F.V-19 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ НА ЭТАПЕ ПОЛЕТА

Сумма, получаемая в результате умножения количества пассажиров, перевезенных на каждом этапе полета, на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-20 ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТРЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ МЕЖДУ АЭРОПОРТОМ ВЫЛЕТА И АЭРОПОРТОМ НАЗНАЧЕНИЯ

Сумма, получаемая в результате умножения количества пассажиров, перевезенных между аэропортом вылета и аэропортом прилета, на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-21 БАГАЖ

Личное имущество пассажиров и членов экипажа, погруженное или перевозимое на борту воздушного судна по согласованию с транспортным оператором.

F.V-22 ФРАХТ

Любая собственность, перевозимая воздушным судном, кроме почтовой, товарной и багажной загрузки.

Для целей статистики фрахт включает грузы большой скорости, мелкие отправления и дипломатический багаж, но не включает пассажирский багаж. Не включаются любые грузовые операции с использованием грузовой авианакладной.

F.V-23 МАССА БРУТТО-БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, всей упаковки и масса тары транспортной единицы (например, авиаконтейнера).

F.V-24 МАССА БРУТТО ГРУЗОВ

Общая масса перевозимых грузов, включая упаковку, но исключая массу тары транспортных единиц (например, авиаконтейнеров).

F.V-25 МАССА ТАРЫ

Масса транспортной единицы (например, авиаконтейнера) до погрузки любого груза.



F.V-26 ПОГРУЖЕННЫЙ/ВЫГРУЖЕННЫЙ ГРУЗ

Любой груз, погруженный в воздушное судно или выгруженный из него.

Не включаются прямые транзитные грузы.

F.V-27 ГРУЗ НА БОРТУ

Все грузы, находящиеся на борту воздушного судна в момент прибытия в аэропорт и вылета из аэропорта.

Включаются прямые транзитные грузы, которые необходимо учитывать как по прибытии в аэропорт, так и при вылете из аэропорта.

F.V-28 ГРУЗОВЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ НА ЭТАПЕ ПОЛЕТА

Под тонно-километром понимается метрическая тонна грузовой коммерческой загрузки, перевезенная на расстояние в один километр. Выполненные тонно-километры представляют собой общее количество тонн грузовой коммерческой загрузки, перевезенной на этапе полета, умноженное на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-29 ГРУЗОВЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ МЕЖДУ АЭРОПОРТОМ ВЫЛЕТА И АЭРОПОРТОМ НАЗНАЧЕНИЯ

Под тонно-километром понимается метрическая тонна грузовой коммерческой загрузки, перевезенная на расстояние в один километр. Выполненные тонно-километры представляют собой общее количество тонн грузовой коммерческой загрузки, перевезенной между аэропортом вылета и аэропортом прилета, умноженное на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-30 ПОЧТА

Отправка корреспонденции и других объектов, перевозимых воздушным судном, которые были отправлены и предназначены для доставки почтовым администрациям.

Не включаются грузы большой скорости и срочные почтовые отправления.

F.V-31 ПОГРУЖЕННАЯ/ВЫГРУЖЕННАЯ ПОЧТА

Любая почта, погруженная в воздушное судно или выгруженная из него.

Не включается почта прямого транзита.

F.V-32 ПОЧТА НА БОРТУ

Любая почта, находящаяся на борту на протяжении каждого этапа полета, включая погруженную почту и почту прямого транзита.

F.V-33 ДИПЛОМАТИЧЕСКИЙ БАГАЖ

Почтовая валюза, используемая правительствами для пересылки официальных писем и корреспонденции.

F.V-34 ПОЧТОВЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ НА ЭТАПЕ ПОЛЕТА

Под тонно-километром понимается метрическая тонна почтовой коммерческой загрузки, перевезенная на расстояние в один километр. Выполненные тонно-километры представляют собой общее количество тонн почтовой коммерческой загрузки, перевезенной на этапе полета, умноженное на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-35 ПОЧТОВЫЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ МЕЖДУ АЭРОПОРТОМ ВЫЛЕТА И АЭРОПОРТОМ НАЗНАЧЕНИЯ

Под тонно-километром понимается метрическая тонна почтовой коммерческой загрузки, перевезенная на расстояние в один километр. Выполненные тонно-километры представляют собой общее количество тонн почтовой коммерческой загрузки, перевезенной между аэропортом вылета и аэропортом прилета, умноженное на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-36 ОБЩИЙ ГРУЗ/ПОЧТА

Сумма всех грузов и всей почты, как погруженной, так и выгруженной, в аэропорту контроля. Не включаются любые грузовые операции с использованием грузовой авианакладной.

Для обозначения фрахта и почты иногда используется термин «карго».

F.V-37 КАТЕГОРИИ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОЗДУШНЫМ ПУТЕМ

Перевозимые грузы классифицируются по категориям.

Примерами систем классификации являются *NST 2007* (Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики), которая заменяет номенклатуру *CSTE* (Товарная классификация для европейской транспортной статистики ЕЭК ООН) и номенклатуру *NST/R* (пересмотренная Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики, утвержденная Евростатом).

F.V-38 ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Классы опасных грузов, перевозимых воздушным транспортом, определены в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов:

- класс 1: взрывчатые вещества и изделия;
- класс 2: газы;
- класс 3: легковоспламеняющиеся жидкости;
- класс 4: легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой;
- класс 5: окисляющиеся вещества и органические пероксиды;
- класс 6: токсичные и инфекционные вещества;
- класс 7: радиоактивные материалы;
- класс 8: коррозионные вещества;
- класс 9: Прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды.

F.V-39 ПЕРЕВЕЗЕННАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ ЗАГРУЗКА

Коммерческая загрузка пассажиров, багажа, фрахта и почты, перевезенная воздушным судном и измеряемая в метрических тоннах.

F.V-40 ВЫПОЛНЕННЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ ТОННО-КИЛОМЕТРЫ

Под тонно-километром понимается метрическая тонна коммерческой загрузки, перевезенная на расстояние в один километр. Выполненные тонно-километры представляют собой результат умножения общего количества тонн каждой категории перевезенной коммерческой загрузки на расстояние от аэропорта до аэропорта.

F.V-41 КОЭФФИЦИЕНТ ЗАГРУЗКИ

Общее количество выполненных коммерческих тонно-километров, выраженное в процентном отношении к располагаемым тонно-километрам.



F.VI ПРОИСШЕСТВИЯ

F.VI-01 АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ

Событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

- a) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение.

В результате нахождения в данном воздушном судне; или непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя, за исключением случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами, или же когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; либо

- b) воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции.

В результате чего нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента (за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, либо когда повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины); либо

- c) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.

F.VI-02 ИНЦИДЕНТ

Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

F.VI-03 КРУПНЫЙ ИНЦИДЕНТ

Инцидент, произошедший при обстоятельствах, указывающих на то, что произошедшее было фактически авиационным происшествием.

Единственная разница между происшествием и крупным инцидентом заключается в их результате. Примеры крупных инцидентов приведены в Руководстве ИКАО по учету происшествий/инцидентов.

F.VI-04 ТЕЛЕСНОЕ ПОВРЕЖДЕНИЕ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

В качестве телесного повреждения со смертельным исходом квалифицируется травма, в результате которой раненый скончался в течение 30 дней с момента происшествия.

F.VI-05 ТЕЛЕСНОЕ ПОВРЕЖДЕНИЕ БЕЗ СМЕРТЕЛЬНОГО ИСХОДА

Телесное повреждение, кроме телесного повреждения со смертельным исходом, полученное лицом в результате происшествия.

F.VI-06 ТЯЖКОЕ ТЕЛЕСНОЕ ПОВРЕЖДЕНИЕ

Телесное повреждение без смертельного исхода, полученное лицом в результате происшествия:

- a) при котором требуется госпитализация на более чем 48 часов, в семидневный период с момента получения телесного повреждения; или
- b) результатом которого являются переломы костей (за исключением переломов пальцев ног или рук либо перелома носа); или
- c) которое привело к повреждениям, спровоцировавшим значительную кровопотерю, повреждение нервов, мускулов или сухожилий; или
- d) которое привело к повреждению внутренних органов; или
- e) которое привело к появлению ожогов второй или третьей степени либо любых ожогов более чем 5% поверхности тела; или
- f) которое связано с риском заражения инфекционными веществами или получения дозы ионизирующего поражающего излучения.

F.VI-07 ЛЕГКОЕ ТЕЛЕСНОЕ ПОВРЕЖДЕНИЕ

Телесное повреждение без смертельного исхода, отличное от тяжкого телесного повреждения, полученное лицом в результате происшествия.

F.VI-08 ГОСУДАРСТВО МЕСТА СОБЫТИЯ

Страна, на национальной территории которой имело место авиационное происшествие или инцидент.

F.VI-09 ГОСУДАРСТВО ЭКСПЛУАТАНТА

Страна, в которой находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

F.VI-10 ГОСУДАРСТВО РЕГИСТРАЦИИ

Страна, в реестр которой занесено воздушное судно.

F.VI-11 ПРОИСШЕСТВИЕ НА НАЦИОНАЛЬНОЙ ТЕРРИТОРИИ

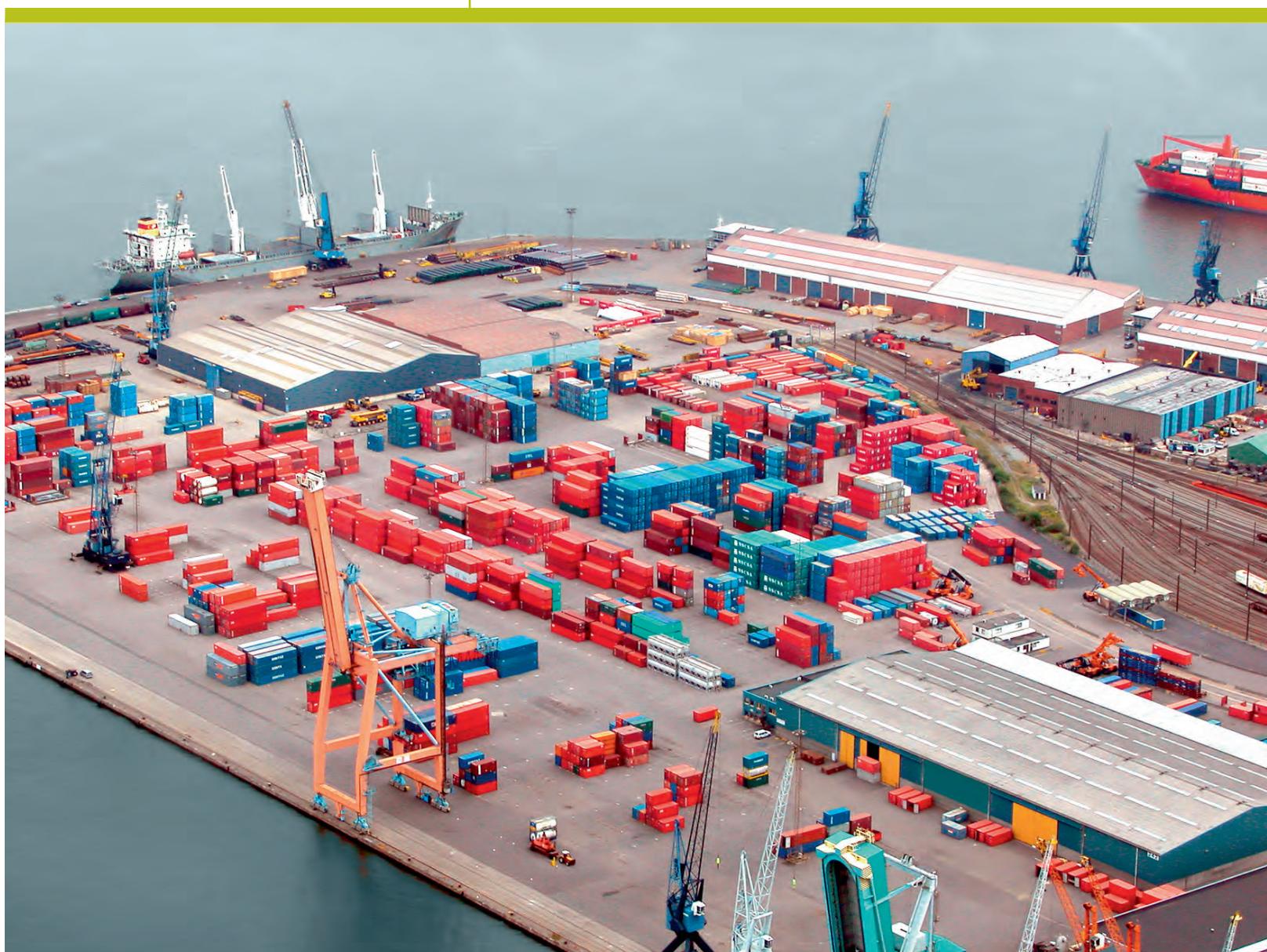
Происшествие, имевшее место на национальной территории государства.

F.VI-12 ПРОИСШЕСТВИЕ НА ЗАРЕГИСТРИРОВАННОМ В ГОСУДАРСТВЕ ВОЗДУШНОМ СУДНЕ

Происшествие с участием воздушного судна, занесенного в государственный реестр.

G

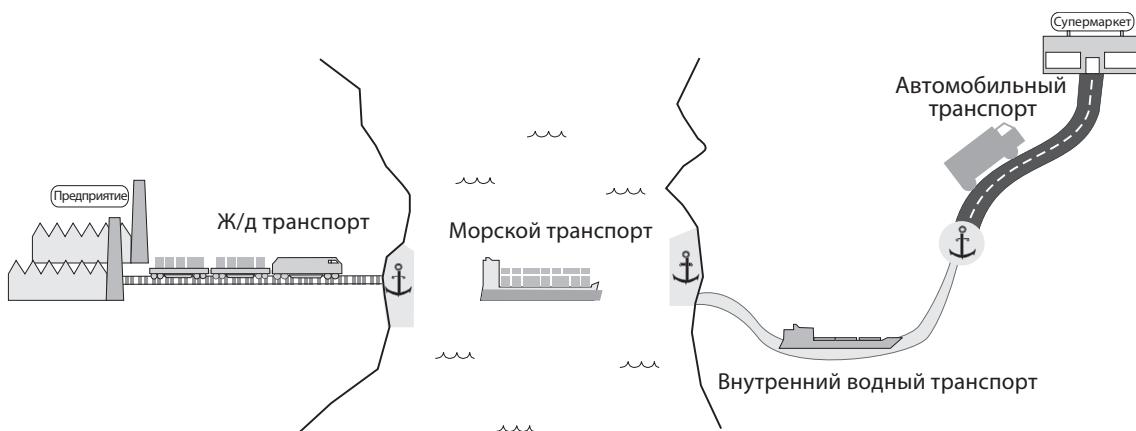
Интермодальные грузовые перевозки





G. Интермодальные грузовые перевозки

G.I ВВЕДЕНИЕ



G.I-01 ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Мультимодальные перевозки грузов (в одной и той же интермодальной транспортной единице) последовательно используемыми видами транспорта без обработки самих грузов при смене вида транспорта.

В качестве интермодальной транспортной единицы может выступать контейнер, съемный кузов или груженое транспортное средство, перевозимое на другом транспортном средстве.

Обратные перевозки порожних контейнеров/съемных кузовов и обратное перемещение порожних грузовых дорожных транспортных средств/прицепов сами по себе не являются составной частью интермодальных перевозок, поскольку в этом случае не транспортируется никаких грузов. Тем не менее такие перевозки ассоциируются с интермодальными перевозками.

G.I-02 МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Перевозка грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта.

Интермодальные перевозки являются отдельным видом мультимодальных перевозок.

Международные мультимодальные перевозки часто осуществляются на основании договора полной мультимодальной перевозки.

G.I-03 ОДНОВРЕМЕННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДВУХ ВИДОВ (АКТИВНОГО И ПАССИВНОГО) ТРАНСПОРТА

Интермодальная перевозка грузов с одновременным использованием двух видов транспорта, когда одно (пассивное) транспортное средство перевозится на другом (активном) транспортном средстве, которое обеспечивает тягу и потребляет энергию (например, железнодорожный/автомобильный транспорт, морской/автомобильный транспорт, морской/железнодорожный транспорт).

Понятие контрейлерных перевозок синонимично понятию железнодорожных/автомобильных перевозок.



G.I-04 КОНТРЕЙЛЕРНАЯ ПЕРЕВОЗКА

Перевозка дорожных транспортных средств железнодорожным транспортом.

Изначально данный термин использовался в отношении перевозки автомобильных полуприцепов по железной дороге, но в настоящее время он используется в отношении перевозок дорожных транспортных средств вообще.



G.I-05 «КАТЯЩЕЕСЯ ШОССЕ»

Перевозка груженых дорожных транспортных средств с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки на железнодорожных платформах с пониженным полом.

«Катящееся шоссе» является разновидностью контрейлерной перевозки.

Примером «катящегося шоссе» является перевозка грузовиков через Евротуннель.

G.I-06 ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВОГО ДОРОЖНОГО МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С СОПРОВОЖДЕНИЕМ

Перевозка укомплектованного грузового дорожного механического транспортного средства в сопровождении водителя другим видом транспорта (например, морским или железнодорожным).

G.I-07 ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВОГО ДОРОЖНОГО МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА БЕЗ СОПРОВОЖДЕНИЯ

Перевозка грузовых дорожных механических транспортных средств или прицепов, не сопровождаемых водителем, другим видом транспорта (например, морским или железнодорожным).

G.I-08 СПОСОБ ТРАНСПОРТИРОВКИ

Метод транспортировки, используемый для перевозки грузов и пассажиров.

В статистической отчетности применяется следующая классификация методов транспортировки:

- a) железнодорожный;
- b) автомобильный;
- c) внутренний водный;
- d) морской;
- e) трубопроводный;
- f) воздушный;
- g) неизвестный способ транспортировки.

Данная классификация используется только в отношении активных перевозок либо активных и пассивных перевозок. Последние обозначаются двузначным кодом, где первая цифра обозначает активный, а вторая – пассивный вид транспорта.



G.I-09 ТРАНСПОРТНАЯ ЦЕПОЧКА

Последовательность способов транспортировки, используемых для передвижения грузов от пункта отправления к пункту назначения. На протяжении транспортной цепочки имеет место одна или несколько перегрузок.

На протяжении всей транспортной цепочки грузы необязательно остаются в одной и той же транспортной единице. В процессе перевозки допускается стафировка и демонтаж интермодальной транспортной единицы.

G.I-10 ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ТЕРМИНАЛ

Объект, оборудованный для хранения интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) и их перевалки между по крайней мере двумя видами транспорта или между двумя различными железнодорожными системами, а также для временного хранения грузов, таких как порты, внутренние порты, аэропорты и железнодорожные терминалы.

Интермодальные транспортные терминалы нередко выступают в качестве хабов, осуществляющих дистрибуцию по принципу «звездообразной сети» (т. н. «Хаб энд Споук», дословно – «ступица и спицы»), предполагающему сбор грузов через единый пункт («хаб» – сортировочный центр) и распределение по различным направлениям («спицы»). Сортировочный центр – центральный пункт сбора, сортировки, перевалки и распределения грузов для определенного региона (района).



G.II ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

G.II-01 ГРУЗОВАЯ ЕДИНИЦА

Контейнер, съемный кузов.

Контейнеры-платформы (см. G.II-09 ниже), используемые в морских перевозках, рассматриваются как контейнеры специального типа и поэтому включаются сюда.

G.II-02 ИНТЕРМОДАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЕДИНИЦА (ИТЕ)

Контейнер, съемный кузов или полуприцеп/грузовое механическое дорожное транспортное средство, пригодные для интермодальных перевозок.

G.II-03 КОНТЕЙНЕР

Специальный ящик для перевозки груза, укрепленный и пригодный для штабелирования и горизонтального или вертикального перемещения. В техническом отношении контейнер определяется как:

«предмет транспортного оборудования:

- имеющий постоянный характер и поэтому достаточно прочный, чтобы быть пригодным для многократного использования;
- имеющий специальную конструкцию, обеспечивающую удобную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки;
- снабженный приспособлениями, позволяющими производить его быструю перегрузку, в частности передачу с одного вида транспорта на другой;



- d) изготовленный таким образом, чтобы его можно было легко наполнять и опорожнять;
- e) пригодный для штабелирования; и
- f) имеющий внутренний объем не менее одного кубического метра».

Исключаются съемные кузова.

Хотя контейнеры-платформы (см. G.II-09 ниже), используемые в морских перевозках, не имеют внутреннего объема и поэтому не соответствуют вышеприведенному критерию f), их следует относить к контейнерам специального типа и включать в данную категорию.

G.II-04 РАЗМЕРЫ КОНТЕЙНЕРОВ

Основные размеры контейнеров:

- a) 20-футовый контейнер ИСО (длиной 20 футов и шириной 8 футов);
- b) 40-футовый контейнер ИСО (длиной 40 футов и шириной 8 футов);
- c) контейнер ИСО длиной от 20 до 40 футов;
- d) контейнер ИСО длиной более 40 футов;
- e) контейнер особо большой емкости (особо крупногабаритный контейнер); и
- f) авиационный контейнер (контейнер, соответствующий стандартам, предусмотренным для воздушных перевозок).

Высота контейнера обычно равняется 8 футам, однако существуют контейнеры другой высоты. Высота контейнера большой емкости составляет 9,5 футов. Контейнеры особо большой емкости превосходят размеры, установленные ИСО. К ним относятся 45-футовые, 48-футовые и 53-футовые контейнеры.

Контейнеры, указанные в пунктах a)–e), относятся к категории крупногабаритных контейнеров.

G.II-05 МАССА ТАРЫ КОНТЕЙНЕРА

Масса тары контейнера включена в общую массу груза, перевозимого контейнером (масса брутто-брутто груза). Массу брутто такого груза можно рассчитать путем вычитания массы тары контейнера из массы брутто-брутто груза и наоборот. В случае, если информация о массе тары контейнера недоступна, для ее установления применяются приведенные ниже усредненные показатели.

Масса тары контейнера может быть определена следующим образом:

- a) 20-футовый контейнер ИСО 2,3 тонны;
- b) 40-футовый контейнер ИСО 3,7 тонны;
- c) контейнер ИСО длиной от 20 до 40 футов 3,0 тонны;
- d) контейнер ИСО длиной более 40 футов 4,7 тонны.



G.II-06 ТИПЫ КОНТЕЙНЕРОВ

Основные типы контейнеров, определенные в Руководстве по применению стандартов ИСО, касающихся грузовых контейнеров:

- a) контейнеры общего назначения;
- b) контейнеры особого назначения:
 - контейнер закрытый вентилируемый;
 - контейнер открытый сверху;
 - контейнер на базе платформы открытый сбоку;
 - контейнер на базе платформы открытый сбоку с полной верхней рамой;
 - контейнер на базе платформы открытый сбоку с неполной верхней рамой и жестко закрепленными торцами;
 - контейнер на базе платформы открытый сбоку с неполной верхней рамой и складными торцами;
 - контейнер-платформа;
- c) контейнеры для специальных грузов:
 - термоизолированный контейнер;
 - изотермический контейнер;
 - рефрижераторный контейнер (с восполняемым хладагентом);
 - рефрижераторный контейнер с машинным охлаждением;
 - отапливаемый контейнер;
 - рефрижераторный и отапливаемый контейнер;
 - контейнер-цистерна;
 - контейнер для сыпучих грузов;
 - контейнер для других видов грузов (например, для перевозки автомобилей, скота и проч.); и
 - контейнер авиационный.



G.II-07 ДФЭ (ЕДИНИЦА ДВАДЦАТИФУТОВОГО ЭКВИВАЛЕНТА)

Статистическая единица, за основу которой берется контейнер ИСО длиной 20 футов (6,1 м), являющаяся стандартной единицей измерения объема контейнеров различных типов, контейнеровозов или контейнерных терминалов.

- Один 20-футовый контейнер ИСО равен 1 ДФЭ.
- Один 40-футовый контейнер ИСО приравнивается к 2 ДФЭ.
- Один контейнер длиной от 20 до 40 футов приравнивается к 1,5 ДФЭ.
- Один контейнер длиной более 40 футов приравнивается к 2,25 ДФЭ.



G.II-08 СЪЕМНЫЙ КУЗОВ

Единица перевозки груза, размеры которой соответствуют габаритам автотранспортного средства и которая оборудована погрузочно-разгрузочными приспособлениями, предназначенными для ее перемещения между различными видами транспорта, как правило, автомобильным и железнодорожным.

Первоначально такие единицы не были пригодны для штабелирования в груженом состоянии или для подъема сверху. В настоящее время многие такие единицы могут штабелироваться и подниматься сверху, хотя и не настолько, насколько это возможно для контейнеров. Главной особенностью, отличающей их от контейнеров, является то, что их размеры соответствуют габаритам автотранспортных средств. Если они предназначаются для перевозки железнодорожным транспортом, то должны соответствовать нормам МСЖД. Некоторые съемные кузова оснащены откидными опорами, на которые они опираются, когда не находятся на транспортном средстве.



G.II-09 КОНТЕЙНЕР-ПЛАТФОРМА

Грузовая платформа без верхней рамы, имеющая такую же длину и ширину, что и база контейнера, и оборудованная верхними и нижними угловыми фитингами.

Это альтернативный термин, используемый для некоторых типов контейнеров особого назначения, а именно контейнеров-платформ и контейнеров на базе платформы с неполной верхней рамой.

G.II-10 ПОДДОН

Приподнятая платформа, предназначенная для облегчения операций по подъему и штабелированию грузов.

Поддоны обычно изготавливаются из дерева, хотя допускается использование и других материалов. Они имеют стандартные размеры, которые варьируются в зависимости от региона. В Европе и Азии принят единый размер: 1 000 мм x 1 200 мм (ИСО) и 800 мм x 1 200 мм (ЕКС).

G.II-11 ПЕРЕДВИЖНОЙ СЕТЧАТЫЙ КОНТЕЙНЕР, РОЛИКОВЫЙ КОНТЕЙНЕР, РОЛИКОВЫЙ ПОДДОН

Небольшой, нештабелируемый, обычно с прямоугольными формами, блок на колесном ходу, предназначенный для облегчения погрузки и разгрузки грузов.



G.II-12 ВАГОН ДЛЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Вагон, специально построенный или оборудованный для перевозки интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) или других грузовых дорожных транспортных средств.

Типы вагонов:

- вагон с нишами для колес: железнодорожный вагон с предусмотренными в его полу нишами для колес полуприцепов;
- вагон корзинного типа: железнодорожный вагон, оборудованный приспособлениями для вертикальной перегрузки, со съемным подрамником, допускающим погрузку в него и выгрузку из него полуприцепов или автотранспортных средств;
- вагон типа «спайн»: железнодорожный вагон с центральным шасси, предназначенным для перевозки полуприцепа;
- вагон с пониженным полом: железнодорожный вагон с пониженной грузовой платформой, изготовленный для перевозки, в частности, ИТЕ;
- вагон «катящегося (бегущего) шоссе»: железнодорожный вагон с низким полом, образующий в сцепке «катящееся (бегущее) шоссе»;
- двухъярусный вагон: железнодорожный вагон, предназначенный для перевозки контейнеров в два яруса;
- бимодальный полуприцеп: автомобильный полуприцеп, который после оснащения его железнодорожными тележками может быть использован в качестве железнодорожного вагона.



G.II-13 РОЛКЕРНАЯ ЕДИНИЦА

Колесное оборудование для перевозки грузов, такое как грузовой автомобиль, прицеп или полуприцеп, которое может быть доставлено своим ходом или на буксире на судно или поезд.

В это определение включены портовые и судовые трейлеры.

G.II-14 ПОРТАЛЬНЫЙ КРАН

Мостовой кран, конструкция которого включает горизонтальный портал, установленный на опорах, которые либо являются стационарными, либо перемещаются по рельсовой колее или на резиновых шинах, с относительно ограниченным маневром в одном направлении. Груз может перемещаться горизонтально, вертикально и в боковом направлении.

Такие краны обычно обеспечивают перемещение грузов с автотранспортного средства на железную дорогу и/или с судна на берег.





G.II-15 СТРЕЛОВОЙ АВТОПОГРУЗЧИК

Стреловой подъемник на пневмоходу, предназначенный для перемещения или штабелирования контейнеров на горизонтальной укрепленной поверхности.



G.II-16 ШТАБЕЛЕР

Транспортное средство-тягач, оборудованное фронтальным механизмом для подъема, штабелирования или перемещения ИТЕ.



G.II-17 ВИЛОЧНЫЙ АВТОПОГРУЗЧИК

Транспортное средство, оборудованное горизонтальными вилочными приспособлениями с силовым приводом, позволяющими поднимать, перемещать или штабелировать поддоны, контейнеры или съемные кузова, при этом последние два типа грузовых единиц являются, как правило, порожними.



G.II-18 СПРЕДЕР

Регулируемый механизм на подъемном оборудовании, предназначенный для соединения с фитингами верхних углов ИТЕ.

Многие спредеры оснащены, кроме того, механизмами захвата нижних продольных балок ИТЕ.

Н

Потребление энергии



Н. Потребление энергии

Нижеследующие определения относятся к энергоносителям, как они определены в статистике энергетики, которые обычно сжигаются для целей приведения транспортных средств в движение. Поскольку методики составления статистики транспорта и энергетики характеризуются серьезными различиями, при объединении или сравнении данных из этих двух областей следует проявлять осмотрительность. Принципиальные расхождения касаются, в частности, водного транспорта. В статистике транспорта применительно к внутреннему водному транспорту учитываются рейсы, национальные или международные, совершаемые по судоходным внутренним водным путям, не являющимся частью моря, тогда как в статистике энергетики под внутренним судоходством понимается перевозка водным путем, при которой пункты отправления и назначения находятся в одной и той же стране. Что касается составления статистики транспорта, то данные по транспортному оборудованию и движению часто даются в разбивке по виду энергии, на котором работает двигатель. См. В.II-42.

Н.I ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ ЭНЕРГИИ

Н.I-01 ТОННА НЕФТЯНОГО ЭКВИВАЛЕНТА (Т Н.Э.)

Тонна нефтяного эквивалента, сокращенно т н.э., – это нормализованная единица измерения энергии. Условно считается, что она примерно эквивалентна количеству энергии, выделяющейся при сжигании одной тонны сырой нефти. Это стандартизированная единица измерения, приравненная к 41 868 гигаджоулям, которую можно использовать при сопоставлении энергосодержания различных энергоносителей.

Другие соответствующие коэффициенты пересчета:

$$\begin{aligned} 1 \text{ Mt н.э.} &= 41\,868 \text{ ТДж} \\ 1 \text{ ТВт}\cdot\text{ч} &= 85,98 \text{ кт н.э.} \\ 1 \text{ т н.э.} &= 11,63 \text{ МВт}\cdot\text{ч} \end{aligned}$$

Н.I-02 КИЛОВАТТ-ЧАС (КВТ·Ч)

Киловатт-час – это универсальная единица измерения, эквивалентная количеству энергии, потребляемой (производимой) устройством мощностью один киловатт (1 кВт) за один час. Один ватт равен 1 Дж/с. Один киловатт-час соответствует 3,6 мегаджоуля, т.е. количеству энергии в пересчете на работу, произведенную при среднем потреблении мощности в тысячу ватт за один час.

Н.II ЭНЕРГОНОСИТЕЛИ

Н.II-01 СЖИЖЕННЫЕ НЕФТЯНЫЕ ГАЗЫ (СНГ)

Сжиженные нефтяные газы (СНГ) – это легкие парафиновые углеводороды, получаемые при деструктивной переработке сырой нефти, в процессе ее стабилизации и на газоперерабатывающих заводах.

Они состоят в основном из пропана и бутана либо комбинации этих двух газов. Для целей транспортировки и хранения СНГ обычно сжижаются под давлением.

H.II-02 МОТОРНЫЙ БЕНЗИН

Моторный бензин – это горючая смесь легких углеводородов, дистиллируемая при температуре от 35 °C до 215 °C. Его используют в качестве топлива для двигателей с искровым зажиганием наземных транспортных средств.

Моторный бензин может содержать добавки, обогащенные кислородом продукты и присадки, повышающие октановое число, включая свинцовые соединения, такие как ТЭС и ТМС. Включает компоненты смешения для подбора состава автобензина (кроме добавок/оксигенатов и биобензина), например алкалиты, изомеризаты, продукты риформинга, крекинг-бензин, предназначенный для использования в качестве готового моторного бензина.

Часто, особенно в статистике транспорта, используется термин «бензин».

H.II-03 АВИАЦИОННЫЙ БЕНЗИН

Авиационный бензин – это моторное топливо, применяемое, как правило, в поршневых авиационных двигателях, с октановым числом, подходящим для конкретного двигателя, температурой замерзания –60 °C и температурным интервалом отбора фракций обычно в пределах от 30 °C до 180 °C.

H.II-04 РЕАКТИВНОЕ ТОПЛИВО НА КЕРОСИНОВОЙ ОСНОВЕ

Дистиллят для использования в авиационных газотурбинных двигателях. Он имеет те же дистилляционные характеристики (от 150 °C до 300 °C, но обычно не выше 250 °C) и ту же температуру вспышки, что и керосин. При этом он имеет особые характеристики (например, температуру замерзания), установленные Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Включает компоненты смешения для подбора состава керосина.

H.II-05 ПРОЧИЕ КЕРОСИНЫ

Полученный перегонкой нефти топливный дистиллят, используемый в других секторах, помимо авиационного транспорта. Он дистиллируется при температуре от 150 °C до 300 °C.

H.II-06 ГАЗОЙЛЬ/ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО

Газойль/дизельное топливо – главным образом, это средний дистиллят с диапазоном дистилляции 180 °C–380 °C.

Включает транспортное дизельное топливо (топливо для дизельных двигателей внутреннего сгорания, как правило с низким содержанием серы), а также печное топливо и прочие газоили (светлое печное топливо для промышленных и коммерческих целей, судовое дизельное топливо, дизель-топливо, используемое при железнодорожных перевозках, и другие виды газоили, включая тяжелые газоили с пределами выкипания 380 °C–540 °C, используемые в качестве нефтехимического сырья). Включаются также компоненты для смешивания топлив.

H.II-07 НЕФТЯНОЕ ТОПЛИВО (ОСТАТОЧНОЕ)

К остаточному нефтяному топливу относятся тяжелые виды топлива, в том числе те, которые получены путем смешивания.

Его кинематическая вязкость превышает 10 сСт при 80 °C. Температура вспышки всегда выше 50 °C, а удельный вес – более 0,90 кг/л.

H.II-08 БИОГАЗ

Биогаз – газ, состоящий преимущественно из метана и двуокиси углерода, получаемый анаэробным разложением биомассы либо термообработкой биомассы, в том числе из органических отходов.

Включает биогазы, получаемые анаэробным брожением (например, свалочный газ и канализационный газ), и биогазы от термообработки органики.

H.II-09 БИОБЕНЗИН

К этой категории относятся все жидкие виды топлива природного происхождения (например, произведенные из биомассы и/или биоразлагаемой части отходов), пригодные для смешивания с моторным бензином ископаемого происхождения или его замены. В состав биобензина входят чистый и смешанный биобензин.

H.II-10 БИОДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО

К этой категории относятся все жидкие виды топлива природного происхождения (например, произведенные из биомассы и/или биоразлагаемой части отходов), пригодные для смешивания с газойлем/дизельным топливом ископаемого происхождения или его замены. В состав биодизельного топлива входят чистые и смешанные биодизели.

H.II-11 ПРОЧЕЕ ЖИДКОЕ БИОТОПЛИВО

К этой категории относятся не охватываемые определениями биобензина, биодизельного топлива или авиационного биокеросина жидкие виды биотоплива, используемые непосредственно в качестве горючего, потребление которых не может быть проведено в отчетности по правильной категории ввиду отсутствия требуемой информации.

H.II-12 ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ЭНЕРГИЯ

Электрическая энергия включает все виды электроэнергии, произведенной на электростанциях всех типов (например, атомных, тепловых, гидроэлектрических, ветровых, фотогальванических и прочих), для распределения среди потребителей по сети электропередачи или потребления на местном уровне.

Исключается электроэнергия, вырабатываемая на борту транспортных средств, например обеспечиваемая системой рекуперативного торможения и аккумулятором электромобиля, имеющим вспомогательный блок питания (расширитель запаса хода).

H.II-13 ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

К природным относятся газы, в основном на метановой основе, содержащиеся в подземных месторождениях в жидком или же газообразном состоянии. Природный газ включает в себя «непопутный» газ, получаемый из чисто газовой залежи углеводородов, и «попутный» газ, добываемый вместе с сырой нефтью, а также метан, извлекаемый из угольных шахт (угольный газ).

На транспорте в качестве топлива используется компримированный (КПГ) или сжиженный (СПГ) природный газ.

H.II-14 ВОДОРОД

Химический элемент с высоким энергосодержанием, извлекаемый из различных источников и различными методами, который может использоваться для электропитания транспортных средств посредством топливных элементов.

H.III ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ В СЕКТОРЕ ТРАНСПОРТА

H.III-01 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Совокупное потребление энергии для обеспечения железнодорожных перевозок, включая промышленные железные дороги и электрифицированные городские транспортные системы, в том числе трамвай, метро, «подземка», городская и пригородная железная дорога, высокоскоростные поезда и поезда на магнитной подушке.

Исключается питание электроцентралей, находящихся в ведении железных дорог. Под этой рубрикой – но не в железнодорожной статистике – учитывается потребление энергии трамваями, метро и «подземкой».

H.III-02 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Суммарный объем топлива, расходуемого дорожными транспортными средствами для приведения их в движение, будь то транспортные средства хозяйственного назначения или автомобили для личного пользования либо для использования другими лицами, включая междугородные и городские автобусы, принадлежащие железнодорожным компаниям.

Включается расход топлива при движении сельскохозяйственных транспортных средств по автомагистралям. Под рубрикой «Автомобильный транспорт» также учитывается потребление энергии инженерно-строительными машинами, которые допущены к использованию на сети автодорог общего пользования, поскольку на них распространяется обычная система налогообложения.

Под этой рубрикой учитывается потребление энергии троллейбусами, троллейвозами и другими дорожными транспортными средствами с питанием от контактного провода.

Исключается потребление энергоносителей стационарными двигателями, топливо, расходуемое внедорожными тягачами (моторное топливо для сельскохозяйственной техники), битум, используемый в дорожном покрытии, а также горючее, потребляемое двигателями на строительных площадках.

H.III-03 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ ВО ВНУТРЕННЕМ СУДОХОДСТВЕ

Означает топливо, закачиваемое в суда, осуществляющие перевозки грузов или людей и совершающие внутренние рейсы, т. е. рейсы между портами отправления и назначения на одной и той же национальной территории без промежуточного захода в иностранные порты. Следует отметить, что к внутренним могут относиться рейсы значительной протяженности между двумя портами в стране (например, из Сан-Франциско в Гонолулу).

Исключаются транзитные перевозки через страну.

Данное определение заметно отличается от используемого в статистике внутреннего водного транспорта.

H.III-04 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ НА ТРУБОПРОВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Означает топливо и электроэнергию, используемые для обеспечения бесперебойной эксплуатации трубопроводов, по которым транспортируются газы, жидкости, растворы и другие сырьевые товары между пунктами на территории страны. Включает потребление на насосных станциях и на техническое обслуживание трубопровода. Исключается потребление энергии на поддержание расхода потока в сборных и распределительных трубопроводах.

H.III-05 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ (БУНКЕРОВКА ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ)

Означает суммарный объем топлива, закачиваемого в суда (в том числе пассажирские) любой национальной принадлежности и расходуемого при осуществлении международных грузовых или пассажирских рейсов. Международными являются рейсы, в случае которых порты отправления и прибытия находятся на разных национальных территориях. Исключается топливо, принимаемое на борт и расходуемое судами, совершающими каботажные перевозки и занимающимися рыбным промыслом в прибрежных водах. Для целей статистики энергетики бункеровка топлива при международных морских перевозках не включается в экспорт; она учитывается отдельно в силу ее значимости, например для оценки выбросов парниковых газов.

Данное определение заметно отличается от используемого в статистике морского транспорта.

Н.III-06 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Означает потребление энергоносителей в связи с заправкой топливом воздушных судов, совершающих международные и внутренние авиарейсы.

Расход топлива на международных авиарейсах – это объем топлива, заправляемого в гражданские воздушные суда любой национальной принадлежности и расходуемого при осуществлении международных грузовых или пассажирских рейсов. Международными являются рейсы, при которых аэропорты отправления и прибытия находятся на разных национальных территориях.

Под расходом топлива на внутренних авиарейсах понимается объем авиатоплива, заправляемого во все гражданские воздушные суда, выполняющие внутренние пассажирские или грузовые рейсы, либо используемого для таких целей, как опыление сельскохозяйственных культур или стендовые испытания авиационных двигателей. Внутренними являются рейсы, при которых аэропорты вылета и посадки расположены на территории страны. В случае удаленных островов, являющихся частью национальной территории и требующих дальних полетов с пересечением воздушного пространства других стран, такие полеты, тем не менее, считаются частью внутреннего авиарейса. Не должно включаться использование авиационного топлива в военных целях. Исключается использование топлива администрацией аэропорта для целей перевозок наземным транспортом в зоне аэропорта.

Воздействие транспорта на окружающую среду





I. Воздействие транспорта на окружающую среду

I.I ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ (ПГ)

I.I-01 ПАРНИКОВЫЕ ГАЗЫ (ПГ)

Парниковый газ – это газ, поглощающий инфракрасное излучение (ИКИ) и излучающий тепло во всех направлениях.

В контексте выбросов ПГ транспортным сектором речь обычно идет о следующих газах:

- углекислый газ (CO_2);
- метан (CH_4);
- закись азота (N_2O);
- гидрофторуглероды (ГФУ).

Источник: Руководящие принципы МГЭИК для национальных кадастров парниковых газов.

I.I-02 ВЫБРОСЫ «ОТ СКВАЖИНЫ ДО КОЛЕСА» (ОСДК)

Суммарные выбросы ПГ для всей цепочки от добычи, транспортировки, переработки, распределения и заправки топлива до выхлопной трубы транспортного средства. Выбросы «от скважины до колеса» можно подразделить на выбросы «от скважины до бака» и выбросы «от бака до колеса».

Из выбросов «от скважины до колеса» исключаются выбросы на этапе изготовления транспортного средства, а также любые не связанные со сжиганием топлива выбросы, например обусловленные торможением транспортного средства или износом его шин.

I.I-03 ВЫБРОСЫ «ОТ СКВАЖИНЫ ДО БАКА» (ОСДБ)

Суммарные выбросы ПГ для всей цепочки от добычи, транспортировки, переработки и распределения до заправки топлива, служащего для обеспечения транспортного средства двигательной энергией.

Из выбросов «от скважины до бака» исключаются выбросы на этапе изготовления транспортного средства.

I.I-04 ВЫБРОСЫ «ОТ БАКА ДО КОЛЕСА» (ОБДК)

Суммарные выбросы ПГ от сжигания топлива, служащего для обеспечения транспортного средства двигательной энергией.

Из выбросов «от бака до колеса» исключаются любые не связанные со сжиганием топлива выбросы, например обусловленные торможением транспортного средства или износом его шин.

I.II ВЫБРОСЫ ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ ВОЗДУХА

I.II-01 ВЫБРОСЫ CO , NO_x , НМЛОС, ВЧ_{10} , $\text{ВЧ}_{2,5}$ И SO_x

Выбросы CO , NO_x , НМЛОС, ВЧ_{10} , $\text{ВЧ}_{2,5}$ и SO_x можно подразделить на следующие группы: подкисляющие вещества, взвешенные частицы и предшественники озона. Транспорт является крупным источником выбросов NO_x , НМЛОС, ВЧ и СО. NO_x же способствуют подкислению почвы и воды, образованию приповерхностного озона и формированию взвешенных частиц.

- $\text{ВЧ}_{2,5}$: взвешенные частицы с аэродинамическим диаметром не более 2,5 мкм;
- ВЧ_{10} : взвешенные частицы с аэродинамическим диаметром не более 10 мкм;



- НМЛОС: неметановые летучие органические соединения;
- SO_x : оксиды серы;
- NO_x : оксиды азота;
- CO: моноксид углерода.

I.III ШУМ

I.III-01 ШУМ

Неблагоприятно воспринимаемый или чрезмерный звук.

- Шум окружающей среды

Неблагоприятно воспринимаемый или вредный наружный звук, создаваемый деятельностью человека, включая шум от транспортных средств, дорожного движения, железнодорожного движения, воздушного движения и промышленных площадок.

- Транспортный шум

Неблагоприятно воспринимаемый или чрезмерный звук шума, производимого транспортными системами.

I.III-02 дБ (ДЕЦИБЕЛ)

Единица измерения уровня звука, определенная в стандарте ИСО 80000-3:2006.

- дБ(А)

Единица измерения уровня звука с наложенным фильтром частотной коррекции, учитывающим особенность восприятия звука слуховым аппаратом человека.

I.III-03 $L_{\text{экв}}$ – ЭКВИВАЛЕНТНЫЙ УРОВЕНЬ ЗВУКА НЕПРЕРЫВНОГО ШУМА

Метод описания меняющихся со временем уровней звука с получением в итоге единичного значения в децибелах, учитывающего полную звуковую энергию за интересующий период времени.

- Уровень шума

Физическая шкала связанного с оказанием вредного воздействия шума окружающей среды, выражаемого в децибелах (дБ).

Стандартные показатели уровня шума:

- $L_{\text{дн}}$ (показатель среднесуточного уровня шума): общее раздражающее воздействие шума;
- $L_{\text{день}}$ (показатель уровня шума в дневное время): раздражающее воздействие шума в светлое время суток;
- $L_{\text{вечер}}$ (показатель уровня шума в вечернее время): раздражающее воздействие шума в темное время суток;
- $L_{\text{ночь}}$ (показатель уровня шума в ночное время): степень нарушения сна.

I.III-04 КОНТУРЫ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ШУМА

Ряд наложенных на карту линий, соответствующих равным уровням воздействия шума. Показывают зоны, в которых уровни шума превышают заданный порог в децибелах (дБ).

- Контур уровня шума в районе аэропорта

Для каждой точки в районе аэропорта отмечается либо рассчитывается степень шумового воздействия, обусловленного движением воздушных судов. Ввиду различной удаленности от источника шума эти значения могут резко отличаться друг от друга в зависимости от расположения каждой конкретной точки. Контуры уровня шума – это изолинии или линии равных показателей шумового воздействия, полученных при помощи $L_{\text{экв}}$ или эквивалентным способом. Эти линии соединяют точки, в которых отмечаются или рассчитываются равные показатели шумового воздействия.



I.IV ФРАГМЕНТАЦИЯ ЛАНДШАФТНОГО ПОКРОВА

I.IV-01 ФРАГМЕНТАЦИЯ ЛАНДШАФТНОГО ПОКРОВА

Показывает, в какой степени ландшафт способствует перераспределению ресурсных метрик или препятствует ему. Выражается в эффективном размере и густоте ячеек расчетной сетки.

Фрагментация ландшафтного покрова – это процесс дробления континуума ландшафтов на менее крупные, более обособленные метрики (среды обитания). Данный процесс наиболее отчетливо проявляется в урбанизированных или иным образом интенсивно используемых регионах, где фрагментация является следствием увязки населенных пунктов посредством линейной инфраструктуры, такой как автомобильные и железные дороги.

J

Пассажирская мобильность



J. Пассажирская мобильность

J.I ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И МОБИЛЬНОСТЬ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯХ НА КОРОТКИЕ РАССТОЯНИЯ (до 300 км)

J.I-01 РЕЙС

Рейс (или поездка) – это проезд в один конец из одного места в другое с определенной основной целью.

Перемещение из пункта отправления (места пребывания) до конечного пункта назначения.

Пункты отправления и назначения могут быть связаны общим местом или одной целью; в этом случае поездка представляет собой перемещение между ними, причем она может подразделяться на один или несколько этапов.

Исключаются рейсы профессиональных работников транспорта (например, таксистов, водителей автобусов/машинистов поездов). Могут исключаться рейсы, целиком проходящие по иностранной территории.

Учитываются активные виды транспорта.

J.I-02 ЭТАП/ОТРЕЗОК

Отдельная часть общей поездки/всего рейса.

Поездка может состоять из ряда этапов. Новый этап определяется моментом пересадки на другой вид транспорта либо смены транспортного средства, что требует покупки отдельного билета.

Под этапом понимается перемещение посредством одного способа транспортировки, включая любое время ожидания непосредственно до начала или в процессе перемещения. Этап определяется одним единственным видом транспорта.

В этап(ы) зачитывается время ожидания момента прибытия второго транспортного средства.

J.I-02.1 ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА

Проезд до пункта назначение с возвращением в пункт отправления, причем по одному и тому же маршруту, включающий рейсы туда и обратно.

Проезд в оба конца подразделяется на две отдельных поездки: туда и обратно. При проезде в оба конца пункт назначения поездки туда учитывается как как средняя точка маршрута.

J.I-03 ПРОЙДЕННОЕ РАССТОЯНИЕ

Протяженность этапа поездки между двумя пунктами.

Включаются только расстояния, пройденные по зонам, автомобильным дорогам, трассам, железным дорогам и морским путям общего пользования.

J.I-04 ВРЕМЯ В ПУТИ

Применительно к поездке: период времени с момента отправления из одной точки до момента прибытия в следующую точку.

Применительно к этапу: период времени с момента «начала ожидания» до «высадки из» транспортного средства.



J.I-05 СПОСОБ ТРАНСПОРТИРОВКИ

Средства перемещения для целей проезда/поездки или перевозки.

Могут также включаться другие средства перемещения, не подлежащие отнесению к категориям, указанным в разделе B.II (Транспортное оборудование (транспортные средства)), такие как инвалидные коляски с электроприводом, самобалансирующиеся скутеры, гироскутеры (сигвеи), моноскейты (моторизованные), верхом на лошади, конные экипажи, собачьи упряжки (немоторизованные) и т. д.

J.I-06 ОСНОВНОЙ СПОСОБ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ

Основной вид транспорта на маршруте поездки, на котором было покрыто наибольшее расстояние.

J.I-07 ЦЕЛЬ ПОЕЗДКИ (В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЕЕ НАЗНАЧЕНИЯ И ВИДА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ)

Цель поездки определяется основным видом деятельности в пункте назначения.

По целевому назначению поездки подразделяются на следующие категории:

- на работу (ежедневные маятниковые): это прежде всего проезды до места труда/устройства респондента. *Встреча вне офиса компании – это деловая поездка. Для строительных рабочих, долгое время трудящихся на каком-либо объекте, проезды от дома непосредственно до стройплощадки также являются поездками на работу/ежедневными маятниковыми поездками;*
- профессиональная/деловая: поездка, связанная с работой, но не рассматриваемая как ежедневная маятниковая поездка;
- к месту учебы: в школу или учебное заведение, на школьные экскурсии и т. д.;
- за покупками: поездка по магазинам, за продуктами, для совершения целевых покупок и т. д.;
- сопроводительная: с целью забрать/сопроводить/проводить кого-либо, встретить детей из школы, довезти кого-либо до станции и т. д.;
- с целью досуга: посещение друзей/родственников, выход в ресторан/бар, прогулки, занятие спортом/хобби, поездка в загородный дом, отдых у воды/на пляже/в горах, посещение культурных мероприятий, развлечения, каникулы/отпуск, экскурсии, агротуризм, волонтерская деятельность, частные встречи, другие виды досуга;
- персональные: по личным делам, к гигиенисту/косметологу, к врачу, парикмахеру, адвокату, в церковь, банк, на почту, что-либо привезти или забрать и т. д.

J.I-08 ЗАПОЛНЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЯ

Количество лиц в легковом автомобиле в разбивке по всем возрастным группам, от младенцев до самых пожилых.

За исключением профессиональных водителей.

J.II ПОЕЗДКИ НА СРЕДНИЕ И ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ С ОСТАНОВКОЙ НА НОЧЬ

J.II-01 РЕЙС И ПОЕЗДКА

Рейс: проезд из пункта отправления, где респондент занимается определенной деятельностью, в пункт назначения, где он выполняет (другой) вид деятельности. Последний вид деятельности по своему характеру может не отличаться от первого, но требует присутствия в другом месте.

Поездка: вся сумма проездов из дома и обратно, которая может включать по крайней мере одну остановку на ночь.

Целью поездки на средние и дальние расстояния с остановкой на ночь является прибытие в пункт конечного назначения.

Исключаются профессиональные транспортные рейсы.

J.II-02 ЭТАП

Под этапом понимается перемещение посредством одного способа транспортировки, включая любое время ожидания непосредственно до начала или в процессе перемещения. Этап определяется одним единственным видом транспорта.

Если происходит смена вида транспорта, то с момента пересадки на иной вид транспорта начинается другой этап.

J.II-03 РАССТОЯНИЕ

Под расстоянием понимается протяженность проделанного пути.

Включаются только расстояния, пройденные по зонам, автомобильным дорогам, маршрутам, железным дорогам, воздушным трассам и морским путям общего пользования.

J.II-04 ВРЕМЯ В ПУТИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПОЕЗДКИ

Время в пути: время, проведенное в пути с момента отправления из одной точки до момента прибытия в следующую точку. Включает период ожидания между двумя последовательными этапами.

Продолжительность поездки: исчисляется в количестве ночевок с момента отъезда из дома до возвращения домой.

J.II-05 ЦЕЛЬ ПОЕЗДКИ

Основное назначение поездки.

По целевому назначению поездки подразделяются на:

- профессиональные/деловые: командировка, бизнес-поездка, коммерческая поездка, стажировка, регулярные поездки к настолько удаленному месту работы, что в пункте назначения требуется место проживания;
- частные: в любых целях, кроме профессиональных.

J.II-06 СОПРОВОЖДАЮЩИЕ ЛИЦА И ЗАПОЛНЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЯ

Сопровождающие лица: лица, следующие одной группой.

В случае легковых автомобилей и такси учитываются и другие лица, находящиеся в том же транспортном средстве.

Заполненность автомобиля: количество лиц в автомобиле.

J.III ГОРОДСКАЯ ЗОНА И ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

J.III-01 ГОРОДСКАЯ ЗОНА

Городская зона включает сам город и его пригороды.

Значение данного понятия согласуется с используемым ЕС/ОЭСР определением «функциональной городской зоны (ФГЗ)»; ранее была известна как РГЗ (расширенная городская зона).



J.III-02 ГОРОДСКАЯ И НЕГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Городская мобильность: поездки, совершаемые городскими жителями, при которых как пункт отправления, так и пункт назначения находятся в пределах одной и той же городской зоны.

Негородская мобильность: любые поездки, совершаемые негородскими жителями, либо поездки, при которых по крайней мере один конечный пункт назначения находится за пределами городской зоны.

Для целей пассажирской мобильности допускается использование средств перемещения, не охватываемых разделом B.II, таких как инвалидные коляски с электроприводом, самобалансирующиеся скейтборды, гироскутеры (сигвеи), самокаты, моноскейтборды (моторизованные), верхом на лошади, конные экипажи, собачьи упряжки (немоторизованные) и т. д. Классификационное деление таких средств перемещения на «моторизованные» и «немоторизованные» призвано обеспечить сопоставимость на международном уровне статистических данных по пассажирской мобильности с их использованием.

Условные обозначения и сокращения





Условные обозначения и сокращения

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

CAST:	Группа по безопасности полетов гражданской авиации
ЕКС:	Европейский комитет по стандартизации
Евростат:	Статистическая служба Европейского союза
ИАТА:	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКАО:	Международная организация гражданской авиации
МЭА:	Международное энергетическое агентство
ИМО:	Международная морская организация
МГЭИК:	Межправительственная группа экспертов по изменению климата
ИСО:	Международная организация по стандартизации
МТФ:	Международный транспортный форум
МРГ.Транс:	Межсекретариатская рабочая группа по статистике транспорта
МСЖД:	Международный союз железных дорог
ЮНКТАД:	Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
ЕЭК ООН:	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

КЛАССИФИКАЦИИ И НОМЕНКЛАТУРЫ

ДОПОГ:	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, Организация Объединенных Наций, 2017 год
Кодекс ВС:	Кодекс безопасности высокоскоростных судов Международной морской организации
ICST-COM:	Международная классификация типов судов, Европейская комиссия
МКМПОГ:	Международный кодекс морской перевозки опасных грузов Международной морской организации
МСОК/ред.4:	Международная стандартная отраслевая классификация всех видов экономической деятельности, Статистический отдел Организации Объединенных Наций

КДЕС/ред.2:	Статистическая классификация видов экономической деятельности Европейского сообщества, Официальный бюллетень № L 393/1, 30 декабря 2006 года
NST 2007:	Стандартная номенклатура грузов для транспортной статистики
НТЕС:	Номенклатура территориальных единиц для статистики, Евростат
СР.3:	Сводная резолюция Организации Объединенных Наций о конструкции транспортных средств
МПОГ:	Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам, Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам, 2017 год
СОЛАС:	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море Международной морской организации
МСТК/ред.4:	Международная стандартная торговая классификация, Статистические документы, серия M, № 34/ред.4, Организация Объединенных Наций, 2006 год
ЛОКОД ООН:	Классификатор торговых и транспортных пунктов Организации Объединенных Наций

СОКРАЩЕНИЯ

ССОДГ:	среднесуточный объем движения за год
АИС:	автоматическая идентификационная система
БОП:	базовая операция перевозки
КПГ:	компримированный природный газ
ДВТ:	дедвейт
ЭП:	этап полета
ФГЗ:	функциональная городская зона
ПГ:	парниковый газ
БРТ:	брутто-регистровый тоннаж
ГФУ:	гидрофторуглерод
ИТЕ:	интермодальная транспортная единица
ВВТ:	внутренний водный транспорт
лихтер:	судно-лихтеровоз
СПГ:	сжиженный природный газ
СНГ:	сжиженный нефтяной газ
МАИС:	максимальная сокращенная шкала травматизма



ГКЖ:	газоконденсатные жидкости
НМЛОС:	неметановое летучее органическое соединение
ПВПП:	пункты вылета/прилета
ВЧ:	взвешенные частицы
ТЭС:	тетраэтилсвинец
ТЕС-Т:	Трансьевропейская транспортная сеть
ОБДК:	«от бака до колеса»
ТМС:	тетраметилсвинец
НДС:	налог на добавленную стоимость
ОСДБ:	«от скважины до бака»
ОСДК:	«от скважины до колеса»

ГВт·ч:	гигаватт-час
Гц:	Герц
Дж/с:	джоуль в секунду
кг:	килограмм
км:	километр
км/ч:	километров в час
кВт:	киловатт
кВт·ч:	киловатт-час
л:	литр
Lb (англ.):	фунт
м:	метр
м²:	квадратный метр
Мт н.э.:	миллион тонн нефтяного эквивалента
п-км:	пассажиро-километр
т:	тонна (метрическая)
ДФЭ:	единица двадцатифутового эквивалента
ТДж:	тераджоуль
т-км:	тонно-километр
т н.э.:	тонна нефтяного эквивалента
ТВт·ч:	тераватт-час
тс-км:	транспортное средство-километр
Вт/(м²·°C):	ватт/квадратный метр/°C

ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

°С:	градус Цельсия
мкм:	микрометр
см³:	кубический сантиметр
см:	сантиметр
сСт:	сантистокс
дюйм³:	кубический дюйм
дБ:	децибел
дБ(А):	децибел по шкале А