



Құжаттың коды

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ СТАТИСТИКА АГЕНТТІГІ

090.1814

Қазақстан Республикасы
Статистика агенттігінің
2006 жылғы 26 мамырдағы
№13-з бұйрығымен бекітілген.

"Пайдаланылатын желілердің ұзындығы және бір жыл ішіндегі қызметтің негізгі көрсеткіштері туралы темір жол ұйымдарының есебі" ТЖ нысанын толтыру жөніндегі НҰСҚАУЛЫҚ

"Пайдаланылатын желілердің ұзындығы және бір жыл ішіндегі қызметтің негізгі көрсеткіштері туралы темір жол ұйымдарының есебі" ТЖ нысаны бойынша есепті темір жол көлігі ұйымдары, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағы бойынша өтетін басқа да мемлекеттердің темір жол бөлімшелері мен учаскелері 30 наурызға дейін табыс етеді.

Жалпы пайдаланымдағы темір жол көлігіндегі статистикалық байқаудың негізгі объектілері - жолаушылар мен жүктерді тасымалдау, жылжымалы құрам, жол және жол шаруашылығы, тасымалданатын жүктердің сақталуы, тасымалдау қызметіне байланысты қаржы нәтижелері.

ТЖ нысаны бойынша есеп темір жол көлігі кәсіпорындары жинайтын ведомстволық есептіліктің деректері негізінде жасалады.

Темір жол жолдарының пайдаланылу ұзындығы

Желінің пайдаланылу ұзындығы деп осы желіні шектеуші жол тарамдары (станциялар, разъездер, басып озу пункттері) бар жекелеген пункттерінің осьтері аралығында өлшенген бас жолдың ұзақтығын айтады. **Пайдаланылу ұзындығы** тек негізгі жолдар үшін анықталады.

Жолдың (жолдардың, жол бөлімшелерінің және басқа да бөлімшелердің) іргелес ара қашықтықтарының жанасу орнында пайдалану ұзындығын осы бөлімшелердің белгіленген шекарасынан бастап (немесе дейін) анықтайды.

Пайдаланылу ұзындығын былайша анықтайды: **екі жолды және көп жолды учаскелерді** - ең қысқа жол бойынша; жолаушылар үйіне тірелетін көп жолды тұйық желілерді - оның бас жолдарының ең көбі бойынша; басқа желіге шектесетін желілер немесе тармақтар – жалғасатын жолы бар жақын жеке пункт осіне дейін.

Сонымен, екі желі қосылған орыннан бастап (яғни жанасу стрелкасынан) осы пункттің осіне дейінгі жол бөлігінен екі желінің де пайдалану ұзындығына кіреді, яғни екі рет ескеріледі.

Осы жеке пункт бағытында бірнеше жанасу болған жағдайда осындай жол бөліктері пайдалану ұзындығында бірнеше рет ескеріледі.

Екіжолды деп, оны шектеуші жалғасатын жолы бар жеке пункттердің арасындағы барлық ұзақтықта егер осы жолдар түгелдей (немесе ішінара) жеке (дербес) жер төсемінде орналасқан жағдайда да екі бас жолы бар учаскені айтады. Осындай учаскенің пайдалану ұзындығы ең қысқа жол бойынша есептеледі.

Үшжолды деп, жалғасатын жолы бар жеке пункттердің арасындағы барлық ұзақтықта үш негізгі жолы бар учаскені айтады.

Пайдаланылу ұзындығын анықтау кезінде екі аралықтағы негізгі жолдарға жанасатын поездарды қабылдау және жөнелту немесе қалыптастыру парктерінен тікелей шығу, негізгі жолдардың жалғасы болып табылатын немесе шетке түпкілікті ауытқуына дейін екі аралықта негізгі жолдарға қосарлана жүретін бір немесе бірнеше жолдардың бас желілерін біріктіретін тармақтар екінші, үшінші және т. б. жол ретінде емес дербес деп саналады. Егер осы шығатын жолдар, тармақтар және өзгеде жолдар барлық аралық шегінде станцияның бір осінен екінші осіне дейін негізгі жолға қосарлана жүрсе және поездарды жіберу үшін қызмет етсе, онда онда олар екінші немесе үшінші жолдар ретінде ескерілуі тиіс.

Құрылымдық бірліктің пайдаланылу ұзындығын (жол ара қашықтары, жол бөлімшелері, жолдар) оған кіретін бас жолдардың санына жатқызылатын жалпы пайдаланымдағы барлық желілер мен тармақтардың пайдаланылатын ұзындықтар жиынтығы ретінде анықталады.

Электрлендірілген желілер бөлініп алынады – бұл электр тарту күшін беретін әуе байланыс рельсімен жабдықталған бір немесе бірнеше электрлендірілген негізгі жолдары бар желілер.

Станцияға жанасатын және оңтайландыру үшін электрлендірілген және оларды электрлендіру келесі станцияға дейін жалғастырылмаған желі учаскелері **электрлендірілмеген желілер** болып саналады.

Жолтабанның ені – рельстер басының ішкі жақтары арасында өлшенген екі рельс арасындағы қашықтық. Қазіргі кезде мынадай енді темір жол жолтабаны пайдаланылады:

- қалыпты жолтабан: 1, 435м;
- кең жолтабан: 1,524м, 1,600м, 1,668м;
- тар жолтабан: 0,60м, 0,70м, 0,75м, 0,76м, 0,785м, 0,90м, 1,00м.

Темір жол жолдары бас, негізгі емес және қосалқы болып бөлінеді. Қосалқы және кіріс темір жол жолдары - бұл бас темір жол жолдарынан шығатын темір жол жолдары. Жеке иеленушілерге тиісті кіріс темір жол жолдарын қоспағанда кіріс темір жол жолдарының ұзақтығы темір жол жолдарының ұзақтығына енгізіледі, егер осы кіріс жолдар тиісті темір жол жүйелеріне жататын болса.

Жылжымалы құрам бірліктерінің саны

Мына көлік құралдары есепке алынады:

а) негізгі темір жол кәсіпорындарына жататын барлық темір жол көлік құралдары, сондай-ақ жөндеудегі және жөндеу кезегінде тұрған немесе паркте жұмыс істейтін немесе жұмыс істемейтін қалпында сақталған көлік құралдарын қоса осы кәсіпорындар жалдауға алған және олардың тікелей иелігінде болатын құралдар; жүйе иелігіндегі шетелдік көлік құралдары, шетелде кәдуілгі пайдалану тәртібінде уақытша болатын немесе қосалқы темір жол кәсіпорындары желісінде болатын басқа темір жолы әкімшіліктерінің көлік құралдары да енгізіледі;

б) жеке иеленушілерге тиісті тауар вагондары, яғни негізгі темір жол кәсіпорындарының иелігінде емес, бірақ тіркелген және осы кәсіпорындар арнайы шарттарды бұзбай тасымалдауға жіберілген тауар вагондары, сондай-ақ осы темір жол кәсіпорындары жеке иеленушілерге жалға берген және жеке иеленушілерге тиісті тауар вагондары ретінде пайдаланылатын тауар вагондары жатады.

Негізгі темір жол кәсіпорындарындағы статистикалық деректерден оның иелігіндегі емес көлік құралдары алынып тасталады, яғни:

а) негізгі темір жол кәсіпорындарының темір жол желісінде кәдуілгі пайдалану тәртібінде уақытша болатын басқа темір жолы әкімшіліктерінің немесе темір жол кәсіпорындарының көлік құралдары;

ә) жалға берілген немесе қандай да бір себептерге байланысты басқа темір жол кәсіпорындарының иелігіне берілген көлік құралдары;

б) тек технологиялық тасымалдаулар үшін резервте тұрған немесе бұзылатын немесе есептен шығарылатын көлік құралдары.

Темір жол көлік құралдарына тек рельспен жүретін жылжымалы құрам жатады. Олар тартатын көлік құралдары (локомотивтер және автотристер) және сүйрейтін көлік құралдары (жолаушылар вагондары, тіркеме вагондар, мотор-вагонды поездар, жүк және тауар вагондары) болып бөлінеді.

Локомотив паркі - электровоздардан, тепловоздардан және паровоздардан тұрады. Мотор - вагонды жылжымалы құрам жеке ескеріледі - электрлі поездар мен дизельді-поездар, сондай-ақ автотристер қалыптасатын моторлы және тіркемелі вагондар. Локомотивтер, автотристер және вагондар бойынша деректер бірлікпен келтіріледі. Сонымен қоса, локомотивтер мен автотристер бойынша олардың қуаты мың кВт-пен, ал жүк вагондары бойынша - олардың жүк көтерімділігі мың тоннамен келтіріледі.

Локомотив - бұл энергия көзімен және қозғалтқышпен немесе тек қозғалтқышпен (электровозбен) жабдықталған темір жол көлік құралдарын жетекке алуға арналған темір жол көлік құралдары:

а) **электровоз** - бұл бір немесе бірнеше электр қозғалтқышы бар локомотив, ол байланыс сым немесе рельс бойынша жеткізілетін немесе локомотивтегі аккумуляторлар арқылы келетін электр тоғымен қоректенеді. Электровоз санаттарына осындай тәсілмен жабдықталған, сондай-ақ тоқты байланыс сымынан немесе байланыс рельсінен алуға болмайтын кезде электр қозғалтқыш тоғымен қоректену үшін энергетикалық қондырғымен (дизельді немесе өзге) жабдықталған локомотивтер жатады.

ә) **тепловоз** - бұл орнатылған беріліс типіне қарамастан дизельді қозғалтқышпен жабдықталған локомотив. Алайда байланыс сымы немесе байланыс рельсі бойынша жеткізілетін электр энергиясын алу үшін жабдықталған дизель - электрлік локомотивтер электровоз санатына жатады.

б) **паровоз** - пайдаланатын отын түріне қарамастан энергия көзі бу болып табылатын цилиндрлі немесе турбиндік локомотив.

Автотристер - бұл темір жолмен жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдау үшін жабдықталған моторлы көлік құралы. Локомотивтердің әртүрлі санатын (электровоздар, тепловоздар) анықтау автотристерге тиісті өзгерістермен қолданылады. Механикалық көлік құралдары статистикасында әрбір автотристер ажыратылмайтын секцияда жеке ескеріледі: жолаушылар көлік құралдары мен жүк көлік құралдары статистикасында жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдау үшін жабдықталған әрбір шанақ бір бірлік ретінде ескеріледі.

Мотор-вагонды жылжымалы құрамның әрбір локомотиві және әрбір бірлігі темір жолдың біреуіне тіркеледі. Аталған жолға тіркелген, оның аты-жөніне ие және оның балансында тұратын барлық локомотивтер жолдың мүліктік паркін құрайды.

Темір жол көлік жұмыстарын басқару үшін айрықша маңыздысы - жүк вагондарының есебін алу. Жүк вагондарының нақты бары жыл сайын вагондарды түгендеу арқылы анықталады. Оның нәтижесі бойынша нақты вагондар саны анықталып, сол бойынша келесі кезеңдегі ағымдағы есеп жүргізіледі. Парктегі нақты барынан жүктерді тасымалдауда бос емес ақаусыз жүк вагондарын қоса вагондардың жұмыс паркі бөлек көрсетіледі.

Жол иелігіндегі жүк вагондары паркінде парктегі нақты бар жүк вагондарын ескереді, олар былайша бөлінеді:

Жабық;

үсті ашық вагондар;

вагон-платформалар;

цистерналар;

рефрижераторлар;

өзге де вагондар.

Жабық вагон - бұл жабық конструкциясымен (төбесіне дейін тұтас қабырғасы және шатыры бар) және онда тасымалданатын жүктерді қамтамасыз ететін қауіпсіздігімен (вагондарды құлыпқа жабу және пломб салу мүмкіндігі) сипатталатын вагон. Мұндай вагондар кәдімгі немесе мамандандырылған болуы мүмкін, бұларға қақпағы ашылатын вагондар енгізіледі.

Үсті ашық вагон - бұл биіктігі 60 см-ден астам қайырымсыз ернеулері бар шатырсыз, кәдімгі немесе мамандандырылған вагон.

Вагон-платформа - шатырсыз және ернеусіз вагон; шатырсыз ернеу биіктігі 60 см-ден аспайтын вагон; айналмалы есікті платформа; кәдімгі немесе мамандандырылған.

Өзге де вагондарға кез-келген вагондар, атап айтқанда, жабық вагондар, жартылай вагондар немесе вагон-платформа анықтамасына енгізілмеген сұйық заттарды, газды, сондай-ақ ұнтақ тәрізді жүктерді тасымалдауға арналған мамандандырылған вагондар, сондай-ақ автотристер мен сәлемдемелер тасымалдауға бейімделген автотристердің тіркемелі вагондары жатады.

Сонымен қоса, осы есепте **жеке компаниялар мен кәсіпорындар меншігіндегі**, яғни осы жолға жатпайтын, бірақ оған компания немесе кәсіпорын (тұлға немесе фирма) тіркеген вагондар ескеріледі.

Жолаушылар темір жол көлік құралы - жолаушыларды тасымалдауға арналған темір жол көлік құралы, егер де онда жолжүгі, жүк орны, почта және т. б. үшін бір немесе бірнеше арнайы бөлімшелер немесе арнайы орын болса да.

Жолаушыларды тасымалдауға арналған ажыратылмайтын секцияның әрбір жеке көлік құралы қоса жолаушылар темір жол көлік құралы ретінде ескеріледі.

Жолаушылар вагоны - автотристерді немесе моторвагонды поезддағы тіркемелі вагонды қоспағанда жолаушылар темір жол көлік құралы.

Жолаушылар вагондарының нақты бары темір жолдардағы тіркелу депосы бойынша ескеріледі. Жолаушылар вагондары паркінің есебі тасымалдау түрі бойынша бөлімшелермен нақты бірлікте жүргізіледі: жолаушыларды және қол жүктерін тасымалдау үшін, почтаны тасымалдау үшін, жолжүктерін және жүк - жолжүктерін тасымалдау үшін; өзгелері (мейрамханалар, зертханалар, қызметтік т. б.). Жолаушыларды тасымалдауға арналған вагондар жабдықталуына байланысты жұмсақ, жұмсақ-қатқыл, қатқыл, купелі, ашық қатқыл, облысаралық орындықтары бар болып бөлінеді. Жолаушылар көлік құралының сыйымдылығы - мақсатқа сай пайдаланылған жағдайда жолаушылар көлік құралындағы отыратын және жататын орындар саны; түрегеп тұратын жолаушылар үшін рұқсат етілген орын саны.

Багаж вагоны – қозғалтқышы жоқ, жолаушылар немесе жүк поезддары құрамына кіретін және қажет болған жағдайда поезд бригадасы пайдаланатын, сондай-ақ жолжүктерін, жүк орындарын, велосипедтерді және т.б. тасымалдайтын темір жол көлік құралы.

Жолаушылар үшін бір немесе бірнеше купесі болатын көлік құралдары жолжүк ретінде емес, жолаушылар вагондары ретінде ескерілуі тиіс. Темір жол кәсіпорындары меншігіндегі почта вагондары **багаж вагондары** болып саналады, егер оларда жолаушылар купесі болмаса.

Барлық жылжымалы құрам пайдалануға келген уақыты бойынша (қызмет мерзімі бойынша) қадағаланады.

Жүк тасымалы

Темір жол көлігінде тасымалданған жүк көлемі жеткізілген және жөнелтілген жүктердің, транзиттік тасымалдың және республикалық қатынастағы тасымалдың жиынтығы болып табылады.

Статистикалық есепте темір жол басқармасының тұрақты пайдалануында болатын темір жолдың жалпы желісі бойынша атқарылған жұмыс паркіндегі жүк вагондарымен жүктерді тасымалдау қамтылады. Жалпы және жалпы емес пайдаланым орындарындағы жөнелтушілерден, басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолынан, су көлігінен, паром өткелдерінен, автомобиль көлігінен, халықаралық қатынас тәртібінде жалпы желі бойынша тасымалдаулар жүзеге асырылып жатқан жаңа салынған желілерден тікелей қабылданған жүк тасымалы есепке алынады.

Жүк тасымалы қатынас түрлері бойынша бөлінеді: **республикалық және халықаралық.**

Республикалық тасымалдар – Қазақстан Республикасы ішіндегі тасымал.

Халықаралық тасымалдар – Қазақстан Республикасы мен шетелдер арасындағы тасымал; және (немесе) Қазақстан Республикасы арқылы транзит.

Республикалық қатынас әкету, әкелу және транзит болып бөлінеді.

Жүк жөнелтушіге көліктік-экспедициялық қызмет көрсетуді жүзеге асыратын жөнелтушіден немесе автокөлік ұйымынан тікелей қабылданып, және де осы жол станциясынан белгілі бір мақсатта басқа жолға, шетелдік темір жолға, көліктің басқа түрлерінен, жаңадан салынып жатқан желілерге немесе шектес жолдар учаскесі арқылы өз жолына жөнелтілген болса, мұндай тасымалдар **әкетуге** жатады.

Жүк осы жолмен шектес жолдардан, басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолынан, көліктің басқа түрлерінен, жаңадан салынып жатқан желілерден тасымалды аяқтау үшін қабылданып, және де осы жол станциясымен тікелей қабылдаушыға немесе қабылдаушыға көліктік-экспедициялық қызмет көрсетуді жүзеге асыратын автокөлік ұйымына берілген болса, мұндай тасымалдар **әкелуге** жатады.

Шектес жолдардан, басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолынан, көліктің басқа түрлерінен, жаңадан салынып жатқан желілерден қабылданып, және де әрі қарай тасу үшін шектес жолдарға, басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолына, көліктің басқа түрлеріне, жаңадан салынып жатқан желілерге тапсырылған жүктерді осы жол бойынша тасымалдау **транзитке** жатады. Үшінші жолға жататын түйісу станциясы арқылы жүктерді бір жолдан басқа жолға тапсырған кезде тоннадағы тасымал осы станцияға жататын сол жол транзитінде ескеріледі.

Халықаралық тасымал (жүк тиелген) - бұл осы республикада тиеп, республика шегіне тысқары (ТМД елдеріне және алыс шетелге) тасымалдау.

Халықаралық тасымал (жүк түсірілген) - бұл осы республикада түсіріліп, республикадан тыс жерден (ТМД елдерінен және алыс шетелден) тасымалдау.

Артық салмақсыз транзиттік тасымалдау – бұл жүкті ел арқылы көліктің сол және бір көрсетілген түрімен тасымалдау.

Тиеу немесе түсіру пункттері дегеніміз, аталған көлік түрінде пайдаланылатын көлік құралдарына тиелген жүктер (көлік құралдарымен тиеледі).

Станция аралықтарындағы жөнелту туралы деректерде станциялар, бөлімшелер, темір жолдар, темір жол тораптары, облыстар, жол табан түрлері, жөнелту санаты (ұсақ, контейнерлік, пакеттік) бойынша бірыңғай тарифтік-статистикалық тізімдемеге сәйкес жөнелтілген жүктердің көлемін сипаттайды.

Жүктерді тасымалдау екі сәтте ескеріледі: **жөнелтуі** және **келуі**.

Жөнелту сәті болып саналатыны - жөнелтушіден, шетелдік темір жолдан, су көлігінен, паром өткелінен, автомобиль көлігінен, жаңа салынған желіден тасымалданатын жүктерді қабылдау күні.

Келу сәті болып саналатыны-алушыға жүкті берген, шетелдік темір жолға, су көлігіне, паром өткеліне, автомобиль көлігіне, жаңа салынған желіге жүкті тапсырған күні.

Бір жол табанынан екіншісіне қайта тиеп жөнелту сәті болып саналатыны-басқа жолтабаннан жүкті қабылдау күні және келу сәті-жүкті басқа жолтабанға тапсыру күні.

Жөнелту - есепті кезеңде пайдаланылатын темір жол торабында жөнелтілетін станция бойынша жөнелтуге қабылданған жүк массасымен (тоннада) сипатталады, бұған жататындар :

- жалпы және жалпы емес пайдаланатын орындардағы жүкті жөнелтушілер;
- жөнелтушілердің көлік-экспедициялық қызметтерін жүзеге асыратын автокөлік ұйымдары;
- халықаралық темір жол қатынасының құжаттары бойынша темір жолмен әрі қарай тасымалдайтын басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолы;
- темір жол бойынша әрі қарай тасымалдау үшін тікелей аралас темір жол су қатынастары құжатымен су көлігі, бұған су жолымен транзит арқылы келетін жүктер де енгізіледі.

Ескерту. Су көлігінің қатысуымен жол аралық немесе аудан аралық жүк тасымалының есебі кезіндегі транзитте су көлігінен жүктерді қабылдауға жүктерді ауыстырып тиеу станциясы бойынша жөнелту енгізілмейді:

- паром өткелінде;
- халықаралық аралас темір жол-автомобиль қатынастарының құжаты бойынша автомобиль көлігі;
- жаңа салынған станцияда тиеген кезде халықаралық қатынасқа енгізілген жаңа салынған желі.

Сонымен қоса жүктерді жөнелтуге енгізілетіні:

- жүк құжаттарымен ресімделген (мұндай жағдайда вагондағы салмақты шартты түрде 33 т ретінде ескереді) жүк паркіндегі вагондарда адамдарды тасымалдау;
- жүкті - қолжүгін жөнелтуге қабылданған жүктер;
- квитанциямен ресімделген сүт және сүт өнімдерін тасымалдау.

Жүктердің жол-жөнекей немесе апаратын станцияға мекен-жайы өзгерген кезде, мекенжайы өзгерген станция бойынша жөнелту енгізілмейді.

Жүктерді жөнелту жолтабан түрі бойынша бөлек және барлық жолтабан бойынша жиынтығымен ескереді. Әрбір жолтабанда жөнелтілген жүктер қайта тиелген, сондай-ақ тиелген вагондарды басқа жолтабандағы арбашықтарға ауыстырып салу ретінде ескеріледі. Барлық жолтабан түрлері бойынша (жиынтық) есеп кезеңде қайта тиеуді және орын ауыстыруды алып тастайды.

Келуі - есепті кезеңде темір жолдың пайдаланылатын торабымен тасымалдауды белгіленген станцияға жеткізуді аяқтаған жүк массасы тоннамен сипатталады, жәнеде берілген немесе тапсырылған жүктер енгізіледі:

- жалпы және жалпы емес пайдаланатын орындарда тікелей жүкті алушылар;
- алушылардың көлік-экспедициялық қызметін жүзеге асыратын автокөлік ұйымдары;
- тікелей халықаралық темір жол қатынасының құжаты бойынша шекарадан тысқары тасу үшін басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолы;
- халықаралық тікелей аралас темір жол-су жүк қатынасының құжаттары бойынша шекарадан тысқары тасу үшін су көлігі;
- су жолымен әрі қарай тасу үшін тікелей аралас темір жол-су қатынасы құжаты бойынша су көлігі, су көлігі транзиті бойынша ілесе жүретін жүктер де енгізіледі.

Ескерту . Су көлігінің қатысуымен жол аралық немесе аудан аралық жүк тасымалының есебі кезіндегі транзитте жүктерді қабылдауға жүктерді ауыстырып тиеу станциясы бойынша әкелінгені енгізілмейді:

- паром өткелінде;
- тікелей аралас темір жол-автомобиль қатынастарының құжаты бойынша автомобиль көлігі;
- жаңа салынған станцияға түсіру үшін тікелей қатынасқа енгізілген жаңа салынған желі.

Сонымен қоса жүктердің келуіне енгізілетіні - жүк құжаттарымен ресімделген (мұндай жағдайда вагондағы салмақты шартты түрде 33 т ретінде ескереді) жүк паркіндегі вагондарда тасымалдау.

Жүктердің жол - жөнекей немесе апаратын станцияға мекен-жайы өзгерген кезде , мекен-жайы өзгерген станция бойынша әкелінгені енгізілмейді.

Жүктердің келуі жолтабан түрлері бойынша бөлек және барлық жолтабан бойынша тұтастай ескеріледі. Әрбір жолтабаннан келген жүктерді қайта тиеу, сондай-ақ тиелген вагондардың жүгін басқа арбашыққа ауыстыру ескеріледі. Барлық жолтабан түрлері бойынша жиынтық есебін алған кезде қайта тиеу және орын ауыстыру алынып тасталады.

Тиісті жылдағы есепте **жөнелтілетін жүктерге** жатқызу тасымалдау құжатындағы уақыт негізінде, жүктерді халықаралық жөнелтушіден, басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолынан, су көлігінен, паромдық өткелден, автомобиль көлігінен, жаңа салынған желіден халықаралық тасымалданатын жүктердің қабылдануы бойынша анықтайды.

Тиісті жылда **келген жүктерді** тасымалдау құжатында көрсетілген уақыты, алушыға жүкті бергені, басқа темір жолы әкімшіліктерінің темір жолына, су көлігіне, паром өткеліне, автомобиль көлігіне жаңа салынған желіге тапсырғаны бойынша анықтайды.

Жүк вагондарын пайдаланудың негізгі көрсеткіштері мынадай.

Жүк немесе жолаушылардың поезд-километрі - жүк немесе жолаушылар поезының бір километр қашықтыққа жүрген жолына сәйкес келетін өлшем бірлігі. **Қашықтығы** - поездың белгілі бір темір жол торабында жүрген жолының ұзындығы. Темір жол ережесіне сәйкес жүк - жолаушылар поездарының (яғни жолаушымен жүк вагондарынан тұратын поездар) жүрген жолын жолаушы поезд-километрге және жүк поезд-километрге үйлесімді бөлу қажет. Аталған темір жол желісі бойынша жүретін екі санаттағы барлық поездар, осы поездардың жылжымалы құрамға қатыстылығына қарамастан енгізіледі.

Белгілі бір желіде тиелген вагондар - бұл тиеу және жөнелту осы ел шегіндегі темір жолдардың біреуінде жүзеге асрылған вагондар.

Шекарадан тысқары тиеліп келген вагондар - транзит үшін немесе елде түсіру үшін шетелдік желіден тиеліп келген вагондар.

Поезд - бруттоның орташа салмағы - поездың жылжымалы құрамының барлық жүрген жолындағы жүгі мен ыдыстары тоннасының орташа мөлшерін көрсетеді. Поезд - брутто салмағына жұмыс істеп тұрған локомотивтер салмағы енгізілмейді. Алайда құрамнан бөлінбейтін автотоматрис пен тартатын көлік құралдарының салмағы енгізіледі.

Жүк айналымы (локомотив салмағынсыз жүк поездары бруттосы) - тасымалдау қашықтығын ескере отырып жүктерді жеткізу бойынша орындалған тасымалдау жұмыстарының көлемін сипаттайды. Бұл орайда барлық жүктің ішкі және сыртқы орамдардың, бумалардың, жабулардың және табандық секілді сүйемелдеуші конструкциялардың жалпы салмағы ескеріледі де, контейнер ыдыстарының, жолдағы көлік құралдары мен жабдықтарының, сонымен қоса паровоз тартқышының, электр тартқышының, тепловоз тартқышының салмағы алынып тасталады.

Жүк айналымы нетто - жүктерді ешқандай бумасыз, тек орау немесе ішкі бумалау арқылы белгілі бір қашықтыққа тасымалдаумен сипатталады.

Жүк айналымын жол ведомосы бойынша темір жолмен жүктердің орындалғандығымен ескереді де, былайша анықтайды:

-темір жол бойынша - тасымалданған жүк мөлшерін (тоннамен) әрбір жолдағы тасымалдаудың ең шектеулі қашықтығына көбейтеді;

-темір жол желісі бойынша - темір жолмен орындалған жүк айналымының жиынтығы ретінде.

Жұмыс вагонының айналымы, тәулік – бұл оның жұмысының толық өндірістік циклының уақыты – бір тиелімнен келесі тиелімге дейінгі. Бұл циклға аралықтар бойынша қозғалыс уақыты, аралық станцияларындағы қалыпты уақыт, техникалық станциялардағы жүк тиеу операцияларына кеткен уақыт кіреді.

Жергілікті вагон айналымы жолының деректері сұрыптаусыз өткен жүк түсіруден кейінгі жергілікті жүк вагондарының санын жүгі түсірілген вагондар санына бөлу жолымен есептеледі.

Жүк вагонының орташа тәуліктік өнімділігі – тәулік ішінде жұмыс паркінің әрбір вагонына келетін, таза тонна-км саны.

Келтірілген 10 тонна-км-ның өзіндік құны – пайдалану шығыстарын келтірілген тонна-км-ға бөлу жолымен есептеледі (жүк айналымы және жолаушылар айналымының жиынтығы).

Локомотивтің орташа тәуліктік өнімділігі – бұл локомотивтің (немесе локомотивтер паркінің) белгілі бір уақыт ішінде орындалған және осы жұмысқа кеткен локомотив-тәулікке бөлінген (локомотивтердің қажетті қосымша желілік аралығын есепке алғанда) ткм брутто.

Учаскелік жылдамдық – «поезд-километрлері» жолының деректерін жолдағы «поезд-сағаттары» жолының деректеріне бөлу жолымен анықталады.

Тарту көлік құралы-километр – тарту көлік құралының бір километр қашықтыққа шаққандағы кезкелген қозғалысына сәйкес келетін өлшем бірлік. Бұл санатқа біржолдық тарту көлік құралдары және маневрлік операцияларды жүзеге асыратын тарту көлік құралдары кіреді.

Жүк тасымалының сақталмауы - тұрақты қоймаларда және көпшілік пайдаланатын басқа да орындарда сақтаған немесе тасымалдаған кезде ұрлануынан, орынның жетіспеуінен, жүк массасының кемдігінен, жоғалуынан, бүлінуінен немесе жүктің зақымдануынан болған кемшілік.

Сақталмау есебі наразылық пен талапты қанағаттандыру бойынша жауапкершілік алған коммерциялық акт негізінде жүргізіліп, онда баланстық залал сомасынан ұрланудан болған залал сомасы бөліп көрсетіледі.

Қанағаттандырылған назылық пен талап бойынша сақталмаған тасымалдау жүк түрімен ескеріліп, онда пломбысы алынбаған түзік вагондағы жетіспеушілік көрсетіліп, экспорттық және импорттық жүктер бөлек көрсетіледі.

Жолаушылар тасымалы

Әр станциялар бойынша **жолаушыларды жөнелту** деректері әрбір станция, жол бөлімдері, темір жолдар, облыстар, халықаралық, республикалық және қала маңындағы қатынас түрлерін ажырата отырып барлық қатынас түрлері бойынша жөнелтілген жолаушылар санымен сипатталады.

Жолаушыларды жөнелту станциясы болып саналатыны - жүру ақысы төленген станция немесе аялдама пункті. Қайтарда жеке дара және абонементтік билеттермен тасымалдаған кезде жөнелту станциясы билет сатылған баратын станциясы, ал кері қайтқанда келетін станциясы болып саналады. Аймақтық жеке-дара билетпен тасымалдаған кезде жөнелту станциясы билет сатылған станция болып саналады, кері қайтқанда жөнелту станциясы ескерілмейді, оның орнына тек жөнелту аймағы ескеріледі. Жолаушыларды жүк құжаттары бойынша тасымалдаған кезде жөнелту станциясы жүк құжаттарын ресімдеген станция болып саналады.

Жөнелту жолы болып саналатыны - станцияға жататын жол немесе жолаушыларды жөнелту аймағы.

Жолаушыларды жөнелтуді нақты есепті жылдағы сатылған және тегін берілген билеттер саны бойынша анықтайды. Мұндайда топтық билет, жүк құжаты абоненттік және басқа да билеттер бойынша осы кезеңде іске асырылған жолаушы-сапары ескеріледі.

Жолаушыларды тасымалдау **халықаралық** және **республикалық** болып бөлініп, бұлар **алыс жол жүру** терминін біріктіреді.

Қала маңындағы қатынасқа - қала ішіндегі және қала маңындағы 150 км аспаған қашықтыққа жолаушыларды тасымалдау жатады.

Жолаушылар айналымы - жол бөлімінде, темір жол мен торабында жолаушыларды тасымалдау бойынша жолаушы-километр бойынша орындалған жұмыс көлемімен сипатталады. Оны тасымалдау қашықтығына көбейту арқылы есептейді. Жолаушылар айналымы **электрмен** және **тепловоз** тартқышымен тасымалдау бойынша жеке есептеледі.

Қызметкерлер саны және тасымалдау қызметіндегі қаржы нәтижелері

"Есепті кезеңдегі қызметкерлердің (қызметті қоса атқарушыларсыз) орта есеппен алғандағы тізімдік саны" көрсеткіші «Еңбек бойынша статистикалық есептілікті толтыру жөніндегі нұсқаулыққа» сәйкес анықталады.

«Жалпы әкімшілік» санатына директорлар кеңесі, орталық және өңірлік басқару құрамы (мәселен, қаржы, заң, кадр және басқа да мәселелер бойынша) кіреді.

«Көлік операциялары және қозғалысты басқару» санатына станция қызметтерінің қызметкерлері, поезд бригадалары (локомотив бригадаларын қоспағанда), сондай-ақ тиісті орталық және өңірлік ведомстволардың персоналдары кіреді.

«Тарту және жылжымалы құрам қызметтері» санатына локомотив бригадалары, шеберханалар персоналдары, инспекторлар, сондай-ақ тиісті орталық және өңірлік ведомстволардың персоналдары кіреді.

«Жол-пайдалану және жол жұмыстары» санатына тұрақты жөндеу-пайдалану және бақылау персоналы, тиісті орталық және өңірлік ведомстволардың персоналдары кіреді.

Пайдалану штатындағы қызметкерлердің еңбек өнімділігін - "келтірілген тонна-км" көрсеткішін бөлу арқылы есептейді. (Еңбек өнімділігін есептеу үшін келтірілген тонна-километрді жүк айналымының жиынтығына еселенген жолаушы айналымын қосу арқылы анықтайды).

Тасымалдау қызметінен түсетін **табысқа** жүктерді, жолаушыларды, багажды тасымалдаудан түсетін түсімдер кіреді.

Жүк тасымалынан түсетін табысқа жүк тасымалының төлемінен, бастапқы және соңғы операциялардың төлеуінен, жолсеріктердің жүргізігені үшін, вагондарды бір жолтабаннан екіншісіне ауыстырғаны т.б. үшін қосымша алымдардан құрылады.

Жолаушыларды тасымалдаудан түскен табысқа тасымалдау төлемі мен әртүрлі қосымша төлемдер (жылдамдығы, жатын орны, купелі және жұмсақ вагондарда жүруі үшін) сомасы енгізіледі.

Жолжүктерін тасымалдаудан түскен табысқа жолжүктері квитанцияларының түбіртегінде көрсетілген тасымалдау төлемдерінің және қосымша алымдардың сомасы бойынша анықталады.

Жүк және жолаушылар тасымалына байланысты шығыстарда - табиғи монополия субъектілерінің өндірісіне және қызмет көрсетуіне (тауарлар, жұмыс) баға (тарифтер) есептеген кезде ескерілетін шығындарды қалыптастырудың ерекше тәртібі туралы нұсқаулыққа сәйкес жоспарды орындау бойынша шығыстар ескеріледі. Нұсқаулыққа сәйкес жүктерді және жолаушыларды тасымалдау жөніндегі шығыстарға мыналар енгізілуі тиіс:

- тасымалдаудың өндірістік өзіндік құны;
- тасымалдау бойынша жалпы шаруашылық және әкімшілік шығыстар;
- тасымалдауға жататын салықтар;
- тасымалдауға жататын пайыздық шығыстар.

Тасымалдаудың өзіндік құны жүк немесе жолаушы тасымалы бойынша шығыстарды тиісті жұмыс көлемінде пайдаланатын тонна-километрге және жолаушы-километрге бөліп анықтайды да 10 тонна-километр және 10 жолаушы-километр есебінде өлшейді.



Код документа

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО СТАТИСТИКЕ

090.1814

Утверждена приказом Агентства
Республики Казахстан по статистике
от 26 мая 2006 года №13-з

ИНСТРУКЦИЯ по заполнению формы ЖД «Отчет организаций железнодорожного транспорта о протяженности эксплуатируемых линий и основных показателях деятельности за год»

Отчет по форме ЖД «Отчет организаций железнодорожного транспорта о протяженности эксплуатируемых линий и основных показателях деятельности за год» представляют организации железнодорожного транспорта, а также отделения и участки железных дорог других государств, проходящих по территории Республики Казахстан до 30 марта.

Основными объектами статистического наблюдения на железнодорожном транспорте общего пользования являются перевозки пассажиров и грузов, подвижной состав, путь и путевое хозяйство, сохранность перевозимых грузов, финансовые результаты от перевозочной деятельности.

Отчет по форме ЖД составляется на основании данных ведомственной отчетности, собираемой предприятиями железнодорожного транспорта.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей

Эксплуатационной длиной линии называется протяжение главного пути, измеренное между осями отдельных пунктов с путевым развитием (станций, разъездов, обгонных пунктов), ограничивающих эту линию. **Эксплуатационная длина** определяется только для главных путей.

В местах соприкосновения соседних дистанций пути (дорог, отделений дорог и других подразделений) эксплуатационную длину определяют от (или до) установленных границ этих подразделений.

Эксплуатационную длину определяют: **двухпутных** и **многопутных участков** – по кратчайшему пути; **многопутных тупиковых линий**, упирающихся в пассажирское здание, – по наибольшему из главных ее путей; **линии или ветки**, примыкающей к другой линии, – до оси ближайшего отдельного пункта с путевым развитием.

Таким образом, отрезок пути от места слияния двух линий (т.е. от стрелки примыкания) до оси этого пункта входит в эксплуатационную длину обеих линий, т.е. учитывается два раза.

При наличии нескольких примыканий в направлении к этому отдельному пункту такие отрезки пути учитываются в эксплуатационной длине несколько раз.

Двухпутным считается участок, имеющий на всей протяженности между ограничивающими его отдельными пунктами с путевым развитием два главных пути даже и в том случае, если эти пути полностью (или частично) устроены на отдельном (самостоятельном) земляном полотне. Эксплуатационная длина такого участка исчисляется по кратчайшему пути.

Трехпутным считается участок, имеющий на всем протяжении между отдельными пунктами с путевым развитием три главных пути.

При определении эксплуатационной длины считают самостоятельными, а не в качестве вторых, третьих и т.д. путей выходы непосредственно из парков приема и отправления или формирования поездов, которые примыкают к главным путям на перегонах, ветки, являющиеся продолжением главных путей или соединяющие главные линии одной или нескольких дорог, когда они до окончательного отклонения в сторону идут на перегоне параллельно главным путям. Если же эти выходы, ветки и прочие пути следуют параллельно главному пути в пределах всего перегона от оси одной до оси другой станции и служат для пропуска поездов, то они должны быть учтены как вторые или третьи пути.

Эксплуатационную длину структурной единицы (дистанции пути, отделения дороги, дороги) определяют как сумму эксплуатационных длин всех входящих в нее линий и веток общего пользования, отнесенных к числу главных путей.

Выделяются **электрифицированные линии** – это линии с одним или несколькими электрифицированными главными путями, которые снабжены воздушным контактным рельсом, чтобы сделать возможной электрическую тягу.

Участки линий, прилегающие к станциям и электрифицированные лишь для того, чтобы было возможно маневрирование, и электрификация которых не продолжена до следующей станции, должны считаться **не электрифицированными линиями**.

Ширина колеи – расстояние между двумя рельсами, измеренное между внутренними краями головок рельсов. В настоящее время используется железнодорожная колея следующей ширины:

- нормальная колея: 1,435м;
- широкая колея: 1,524м, 1,600м, 1,668м;
- узкая колея: 0,60м, 0,70м, 0,75м, 0,76м, 0,785м, 0,90м, 1,00м.

Различают главные, второстепенные и запасные железнодорожные пути. Запасные и подъездные железнодорожные пути – это железнодорожные пути, отходящие от главных железнодорожных путей. Протяженность подъездных железнодорожных путей включается в протяженность железнодорожных путей, если эти подъездные пути входят в соответствующие железнодорожные системы, за исключением подъездных железнодорожных путей, принадлежащих частным владельцам.

Число единиц подвижного состава

Учету подлежат следующие **транспортные средства**:

а) все железнодорожные транспортные средства, принадлежащие железнодорожному предприятию, а также средства, взятые этим предприятием внаем и фактически находящиеся в его распоряжении, включая те транспортные средства, которые ремонтируются или ожидают ремонта или хранятся в парке в рабочем или нерабочем состоянии; также транспортные средства **других железнодорожных администраций**, находящиеся в распоряжении системы, транспортные средства предприятия, временно находящиеся в порядке обычной эксплуатации за границей или находящиеся на сети железнодорожных предприятий;

б) товарные вагоны, принадлежащие частным владельцам, т.е. товарные вагоны, не принадлежащие железнодорожному предприятию, но зарегистрированные и допущенные к перевозкам этим предприятием при соблюдении специальных условий, а также товарные вагоны, отданные этим железнодорожным предприятием внаем частным владельцам и эксплуатируемые в качестве товарных вагонов, принадлежащих частным владельцам.

Из статистических данных железнодорожного предприятия исключаются транспортные средства, которые не находятся в его распоряжении, т.е.:

а) транспортные средства **других железнодорожных администраций** или железнодорожных предприятий, временно находящиеся на железнодорожных линиях данного железнодорожного предприятия в порядке обычной эксплуатации;

б) транспортные средства, которые отданы внаем или каким-либо образом переданные в распоряжение других железнодорожных предприятий;

в) транспортные средства, зарезервированные исключительно для технологических перевозок или предназначенные для продажи на слом или списание.

К железнодорожным транспортным средствам относится подвижной состав, передвигающийся исключительно по рельсам. Различают тяговые транспортные средства (локомотивы и автомотрисы) и буксируемые транспортные средства (пассажирские вагоны, прицепные вагоны моторвагонного поезда, багажные и товарные вагоны).

Локомотивный парк состоит из **электровозов, тепловозов и паровозов**. Отдельно учитывается моторвагонный подвижной состав – моторные и прицепные вагоны, из которых формируются электропоезда и дизель-поезда, а также автомотрисы. Данные по локомотивам, автомотрисам и вагонам приводятся в единицах. Кроме того, по локомотивам и автомотрисам приводится их мощность в тыс.кВт, а по грузовым вагонам – их грузоподъемность в тыс.тонн.

Локомотив – это железнодорожное транспортное средство, оборудованное источником энергии и двигателем или только двигателем (электровоз), предназначенное для буксировки железнодорожных транспортных средств:

а) **электровоз** – это локомотив с одним или несколькими электродвигателями, питаемыми электрическим током, подводимым по контактному проводу или рельсу, или 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 получить от контактного провода или контактного рельса;

б) **тепловоз** – это локомотив, оборудованный дизельным двигателем независимо от типа установленной передачи. Однако дизель-электрические локомотивы, оборудованные также для получения электроэнергии, подводимой по контактному проводу или по контактному рельсу, относятся к категории электровозов;

в) **паровоз** – это цилиндрический или турбинный локомотив, источником энергии которого является пар, независимо от вида используемого топлива.

Автомотриса – это моторное транспортное средство, оборудованное для перевозки по железной дороге пассажиров или грузов. Определение различных категорий локомотивов (электровозы, тепловозы) применяется с соответствующими изменениями к автомотрисам. В статистике механических 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, учитывается в качестве одной единицы.

Каждый локомотив и каждая единица моторвагонного подвижного состава приписываются к одной из железных дорог. Все локомотивы, приписанные к данной дороге, имеющие ее инициалы и состоящие на ее балансе, образуют инвентарный парк дороги.

Важнейшее значение для руководства работой железнодорожного транспорта имеет учет грузовых вагонов. Наличие грузовых вагонов определяется ежегодной переписью вагонов. По ее результатам определяется та исходная величина наличия вагонов, от которой ведется текущий учет в последующий период. Из наличного парка выделяется рабочий парк вагонов, включающий исправные грузовые вагоны, которые заняты при перевозке грузов.

В парке грузовых вагонов, находящихся в распоряжении дороги, учитывают грузовые вагоны наличного парка, которые подразделяются на:

- крытые,
- полувагоны;
- вагоны–платформы;
- цистерны;
- рефрижераторы;
- прочие вагоны.

Крытый вагон – это вагон, характеризуемый закрытой конструкцией (сплошные стенки до самого верха и крыша) и безопасностью, которую он обеспечивает перевозимым в нем грузам (возможность закрыть вагон на замок и опломбировать). Такие вагоны могут быть обычными или специализированными, включая вагоны с открывающейся крышей.

Полувагон – это вагон без крыши с неоткидными бортами высотой свыше 60 см, обычный или специализированный.

Вагон–платформа – вагон без крыши и бортов; вагон без крыши с бортами высотой не свыше 60 см; платформа с турникетом; обычный или специализированный.

К прочим вагонам относятся любые вагоны, и в частности специализированные вагоны для перевозки жидких веществ, газов, а также порошкообразных грузов, не включенные в определение крытых вагонов, полувагонов или вагонов-платформ, а также автотоматрисы и прицепные вагоны автотоматрис, приспособленные для перевозки посылок.

Кроме того, в данном отчете учитываются **вагоны, принадлежащие частным компаниям и предприятиям**, т.е. не принадлежащие данной дороге, но приписанные к ней компанией или предприятием (лицом или фирмой).

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.

Каждое отдельное транспортное средство неразъемной секции для перевозки пассажиров учитывается в качестве пассажирского железнодорожного транспортного средства.

Пассажирский вагон – пассажирское железнодорожное транспортное средство за исключением автотоматрисы или прицепного вагона моторвагонного поезда.

Наличие пассажирских вагонов учитывается по депо приписки на железных дорогах. Учет парка пассажирских вагонов ведется в физических единицах с подразделением по видам перевозок: для перевозок пассажиров и ручной клади, для перевозки почты, для перевозки багажа и грузобагажа; прочие (рестораны, лаборатории, служебные и т.п.). В зависимости от оборудования вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, делятся на мягкие, мягкожесткие, жесткие, купейные, жесткие открытые, межобластные с местами для сидения. Вместимость пассажирского транспортного средства – число сидячих и спальных мест и разрешенное число мест для стоящих пассажиров в пассажирском транспортном средстве, когда оно используется по назначению.

Багажный вагон – железнодорожное транспортное средство, не имеющее двигателя, входящее в состав пассажирских или грузовых поездов и используемое поездной бригадой, в случае необходимости, также для перевозки багажа, грузовых мест, велосипедов и т.д.

Транспортные средства, имеющие одно или несколько купе для пассажиров, должны учитываться не в качестве багажных, а в качестве пассажирских вагонов. Почтовые вагоны, принадлежащие железнодорожному предприятию, считаются **багажными вагонами**, если они не имеют купе для пассажиров.

Весь подвижной состав отслеживается по времени пребывания в эксплуатации (по сроку службы).

Грузовые перевозки

На железнодорожном транспорте объем перевезенных грузов представляет собой сумму ввезенных и вывезенных грузов, транзитных перевозок и перевозок в республиканском сообщении.

Статистическим учетом охватываются все перевозки грузов в грузовых вагонах рабочего парка, совершенные по общей сети железных дорог, находящихся в постоянной эксплуатации управлений железных дорог. Учету подлежат перевозки грузов, принятых непосредственно от отправителей на местах общего и необщего пользования, от железных **дорог других железнодорожных администраций**, водного транспорта, паромных переправ, автомобильного транспорта, новостроящихся линий, где продолжают перевозки по общей сети в порядке международного сообщения.

Перевозки грузов подразделяются по видам сообщения: **республиканское и международное**.

Республиканское сообщение– это перевозки в пределах Республики Казахстан.

Международное сообщение – это перевозки между Республикой Казахстан и иностранными государствами и (или) транзит через Республику Казахстан.

В международном сообщении выделяют **вывоз, ввоз и транзит**.

К **вывозу** относят такие перевозки, когда груз принят к перевозке непосредственно от отправителя или автотранспортной организации, осуществляющей транспортно-экспедиционное обслуживание отправителя, и отправлен со станции данной дороги назначением на другую дорогу, **железную дорогу других железнодорожных администраций**, другой вид транспорта, новостроящуюся линию или на свою же дорогу, но через участки смежных дорог.

К **ввозу** относят перевозки, когда груз принят данной дорогой для окончания перевозки от смежных дорог, **железной дороги других железнодорожных администраций**, других видов транспорта, новостроящейся линии, и выдан станцией данной дороги непосредственно получателю или автотранспортной организации, осуществляющей транспортно-экспедиционное обслуживание получателя.

К **транзиту** относят перевозки грузов по данной дороге, принятых от смежных дорог, **железной дороги других железнодорожных администраций**, других видов транспорта, новостроящейся линии и сданных для дальнейшей перевозки на смежные дороги, **железную дорогу других железнодорожных администраций**, другие виды транспорта, новостроящуюся линию. При передаче грузов с одной дороги

на другую через стыковую станцию, принадлежащую третьей дороге, перевозку в тоннах учитывают в транзите той дороги, которой принадлежит эта станция.

Международное сообщение с погрузкой – это перевозки за пределы республики (в страны СНГ и дальнего зарубежья) с погрузкой в данной республике.

Международное сообщение с выгрузкой – это перевозки из-за пределов республики (из стран СНГ и дальнего зарубежья) с выгрузкой в данной республике.

Транзит без перегрузки – это перевозки грузов через страну одним и тем же указанным видом транспорта.

Пункт погрузки или разгрузки означает место, где грузы погружаются на транспортные средства, используемые в указанном виде транспорта (выгружаются из транспортных средств).

Данные о постанционном отправлении характеризуют объем отправленных грузов согласно единой тарифно-статистической номенклатуре по станциям, отделениям, железным дорогам, сети железных дорог, областям, по видам колеи, категориям отправок (мелкие, контейнерные, пакетные).

Перевозки грузов учитываются по двум моментам: **отправлению и прибытию**.

Моментом **отправления** считается дата приема груза к перевозке от отправителя, иностранной железной дороги, водного транспорта, от паромных переправ, автомобильного транспорта, новостроящейся линии.

Моментом **прибытия** считается дата выдачи груза получателю, сдачи груза иностранной железной дороге, водному транспорту, на паромные переправы, автомобильному транспорту, новостроящейся линии.

По отправкам, перегружаемым с одной колеи на другую, моментом отправления считается дата приема груза с другой колеи и моментом прибытия – дата сдачи груза на другую колею.

Отправление – характеризует массу грузов в тоннах, принятых к перевозке по станциям отправления эксплуатируемой сети железных дорог в отчетном периоде от:

- грузоотправителей на местах общего и необщего пользования;
- автотранспортных организаций, осуществляющих транспортно-экспедиционное обслуживание отправителей;
- **железнодорожных других железнодорожных администраций** для дальнейшей перевозки по железным дорогам по документам международного железнодорожного сообщения;
- водного транспорта при вывозе из-за границы по документам международного смешанного железнодорожно-водного грузового сообщения;
- водного транспорта по документам международного смешанного железнодорожно-водного сообщения для дальнейшей перевозки по железным дорогам, включая грузы, проследовавшие водный путь транзитом.

Примечание. При учете междудорожных или междурайонных перевозок грузов с участием водного транспорта в транзите прием грузов от водного транспорта не включается в отправление по станции перевалки:

- паромных переправ;
- автомобильного транспорта по документам международного смешанного железнодорожно-автомобильного сообщения;
- новостроящихся линий, включенных в прямое сообщение, при погрузке их на станциях новостройках.

В отправление грузов включают также:

- перевозки людей в вагонах грузового парка, оформленные грузовыми документами (в этих случаях вес учитывают условно 33 т на вагон);
- грузы, принятые к отправлению грузобагажом;
- перевозки молока и молочных продуктов, оформленные квитанциями.

Грузы, переадресованные в пути следования или на станции назначения, в отправленные по станции переадресовки не включают.

Отправление грузов учитывают отдельно по видам колеи и суммарно по всем колеям. В отправлении грузов каждой колеи учитывается перегруз, а также перестановка груженых вагонов на тележки другой колеи. При учете по всем видам колеи (суммарно) перегруз и перестановка исключаются.

Прибытие – характеризует массу грузов в тоннах, перевозка которых по эксплуатируемой сети железных дорог завершена в отчетном периоде на станциях назначения, и включает выданные или сданные грузы:

- непосредственно грузополучателем на местах общего и необщего пользования;
- автотранспортным организациям, осуществляющим транспортно-экспедиционное обслуживание получателей;
- **железнодорожной другой железнодорожных администраций** для вывоза за границу по документам международного железнодорожного сообщения;
- водному транспорту для вывоза за границу по документам международного смешанного железнодорожно-водного грузового сообщения;
- водному транспорту по документам международного смешанного железнодорожно-водного сообщения для дальнейшей перевозки по водному пути, включая грузы, которые будут следовать по водному пути транзитом.

Примечание. При учете междудорожных или междурайонных перевозок грузов с участием водного транспорта в транзите прием грузов водному транспорту не включают в прибытие по станции перевалки:

- на паромные переправы;

- автомобильному транспорту по документам международного смешанного железнодорожно-автомобильного сообщения;
- новостроящимся линиям, включенным в международное сообщение, для выгрузки их на станциях-новостройках.

В прибытие грузов включают также перевозки людей в вагонах грузового парка, оформленные грузовыми документами.

Грузы, переадресованные в пути следования или на станции назначения, в прибытие по станции переадресовки не включают.

Прибытие грузов учитывают отдельно по видам колеи и суммарно по всем колеям. В прибытие грузов каждой колеи учитывается перегруз, а также перестановка груженых вагонов на тележки другой колеи. При учете по всем видам колеи (суммарно) перегруз и перестановка исключаются.

Отнесение **отправленных грузов** к соответствующему году в учете определяется на основании даты в перевозочном документе, о принятии к перевозке груза непосредственно от отправителя, **железнодорожных других железнодорожных администраций**, водного транспорта, паромных переправ, автомобильного транспорта, новостроящейся линии.

Отнесение **прибывших грузов** к соответствующему году определяется по дате, указанной в перевозочном документе, о выдаче груза получателю, сдаче **железнодорожных других железнодорожных администраций**, водному транспорту, паромным переправам, автомобильному транспорту, новостроящейся линии.

Основными показателями использования грузовых вагонов являются следующие.

Грузовой или пассажирский поезд-километр – единица измерения, соответствующая пробегу грузового или пассажирского поезда на расстояние в один километр. **Расстоянием** считается длина линии, пройденной поездом на сети данной железной дороги. Пробег грузопассажирских поездов (т.е. поездов, состоящих из пассажирских и грузовых вагонов) следует пропорционально делить на пассажирские поезд-километры и грузовые поезд-километры в соответствии с правилами данной железной дороги. Все поезда упомянутых двух категорий, движущиеся по сети данной железной дороги включаются независимо от принадлежности подвижного состава таких поездов.

Грузооборот (брутто грузовых поездов без веса локомотива) характеризует объем выполненной перевозочной работы по доставке грузов с учетом расстояния перевозки. При этом учитывается общий вес грузов и всей внутренней и внешней обертки, упаковки, покрытия и поддерживающих конструкций, таких, как поддоны, исключая вес тары контейнера, дорожного грузового транспортного средства и оборудования, в том числе при использовании паровозной тяги, электровозной тяги, тепловозной тяги.

Тарифный грузооборот нетто – характеризует перевозку грузов без какой-либо упаковки только в обертке или с внутренней упаковкой на определенное расстояние.

Грузооборот учитывают по дорожным ведомостям на выполнение железными дорогами перевозки грузов и определяют:

- по железным дорогам – умножением количества перевезенных грузов в тоннах на кратчайшее в пределах каждой дороги расстояние перевозки;

- по сети железных дорог – как сумму грузооборота, выполненного железными дорогами.

Оборот рабочего вагона, сутки – это время полного производственного цикла его работы – от одной погрузки до следующей погрузки. Этот цикл включает в себя время движения по перегонам, простой на промежуточных станциях, время нахождения под грузовыми операциями на технических станциях.

Данные строки **оборот местного вагона** исчисляется путем деления числа вагонов местного груза, следующего под выгрузку без сортировки, на число выгруженных вагонов.

Среднесуточная производительность грузового вагона – количество тонно-км нетто, приходящийся на каждый вагон рабочего парка в сутки.

Себестоимость 10-ти приведенных тонно-км рассчитывается путем деления расходов по эксплуатации на приведенные тонно-км (сумма грузооборота и пассажирооборота).

Среднесуточная производительность локомотива – это выполненные локомотивом (или парком локомотивов) за определенный период ткм брутто, деленные на затраченные на эту работу локомотиво-сутки (с учетом необходимого вспомогательного линейного пробега локомотивов).

Участковая скорость определяется путем деления данных строк «поездо-километры» на «поездо-часы» в пути.

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 и тяговые транспортные средства, осуществляющие маневровые операции.

Несохранность перевозок грузов характеризуется допущенными в процессе перевозки или при хранении на станционных складах и других местах общего пользования хищениями, недостачей мест, недостачей массы груза, утратой, порчей или повреждением груза.

Учет несохранности производится на основании коммерческих актов, принятых на ответственность дорог по удовлетворенным претензиям и искам, в тыс. тенге, где из суммы балансового убытка выделяется сумма убытка от хищений.

По удовлетворенным претензиям и искам несохранные перевозки учитываются по родам грузов, где показывается недостача его в исправных вагонах за исправными пломбами, с выделением экспортных и отдельно импортных грузов.

Пассажи́рские перевозки

Данные о постанционном **отправлении пассажиров** характеризуют количество отправленных пассажиров по каждой станции, отделению дороги, железной дороге, области, во всех видах сообщений с выделением международного, республиканского и пригородного сообщения.

Станцией отправления пассажира считают станцию или остановочный пункт, от которого оплачен проезд. При перевозках по единичным обратным и абонементным билетам станцией отправления считают при поездке «туда» станцию, продавшую билет, а при поездке «обратно» станцию назначения. При перевозках по зонным единичным билетам станцией отправления считают станцию, продавшую билет, при поездке «обратно» станцию отправления не учитывают, а вместо нее учитывают только зону отправления. При перевозках пассажиров по грузовым документам станцией отправления считают станцию, оформившую грузовые документы.

Дорогой отправления считают дорогу, которой принадлежит станция или зона отправления пассажира.

Отправление пассажиров определяют по числу билетов, проданных и выданных бесплатно в данном отчетном периоде с учетом приходящихся на этот период пассажиро-поездов, совершенных по групповым билетам, грузовым документам, по абонементным и другим билетам.

Перевозки пассажиров подразделяются на **международные и республиканские**.

К пригородному сообщению относятся перевозки пассажиров в черте города и пригороде на расстояние не более 150 км.

Пассажи́рооборот характеризует объем выполненной работы по перевозкам пассажиров отделения дороги, железной дороги и сети в пассажиро-километрах, исчисляемых умножением количества перевезенных пассажиров на расстояние перевозки, принятое к учету. Пассажи́рооборот рассчитывается отдельно по перевозкам на **электрической** и на **тепловозной** тяге.

Численность работников и финансовые результаты от перевозочной деятельности

Показатель «списочная численность работников (без совместителей) в среднем за отчетный период» определяется в соответствии с «Инструкцией по заполнению статистической отчетности по труду».

В категорию **«общая администрация»** включается совет директоров, центральный и региональный руководящий состав (например, по финансовым, юридическим, кадровым и т.д. вопросам).

В категорию **«транспортные операции и управление движением»** включаются сотрудники станционных служб, поездные бригады (исключая локомотивные бригады), а также персонал соответствующих центральных и региональных ведомств.

В категорию **«службы тяги и подвижного состава»** включаются локомотивные бригады, персонал мастерских, инспекторы, а также персонал соответствующих центральных и региональных ведомств.

В категорию **«дорожно-эксплуатационные и путевые работы»** включается постоянный ремонтно-эксплуатационный и контрольный персонал, а также персонал соответствующих центральных и региональных ведомств.

Производительность труда работников эксплуатационного штата рассчитывается путем деления показателя «приведенные тонно-км» для расчета производительности труда на среднесписочную численность эксплуатационного штата. (Приведенные тонно-км для расчета производительности труда определяются как сумма грузооборота плюс удвоенный пассажи́рооборот).

Доходы от перевозочной деятельности включают поступления от перевозок грузов, пассажиров, багажа.

Доходы от грузовых перевозок слагаются из провозной платы, оплаты начальной и конечной операций и дополнительных сборов за проезд проводников, за перестановку вагонов с одной колеи на другую и т.д.

Доходы от перевозок пассажиров включают суммы провозной платы и различные доплаты: за скорость, спальное место, проезд в купейном и мягком вагонах и пр.

Доходы от перевозок багажа определяют по суммам провозной платы и дополнительных сборов, указанных в корешках багажных квитанций.

В **расходах по перевозкам грузов и пассажиров** учитываются расходы по выполнению плана перевозок в соответствии с Инструкцией об особом порядке формирования затрат, учитываемых при расчете цен (тарифов) на производство и предоставление услуг (товаров, работ) субъектами естественной монополии. Согласно Инструкции расходы по перевозке грузов и пассажиров должны включать следующие расходы:

- производственную себестоимость перевозок;
- общехозяйственные и административные расходы по перевозкам;
- налоги, относящиеся к перевозкам;
- расходы по процентам, относящиеся к перевозкам.

Себестоимость перевозок определяется делением расходов по грузовым или пассажирским перевозкам на соответствующие объемы работы в эксплуатационных тонно-километрах и пассажиро-километрах, измеряется в расчете, соответственно, на 10 тонно-километров и на 10 пассажиро-километров.