МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ (РОССТАТ)

П Р И К А З

15 июня 2026 г. **№ 321**

Москва

Об утверждении официальных статистических методологий формирования официальной статистической информации об аварийности на море, на внутренних судоходных путях Российской Федерации, о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта

В соответствии с частью 3 статьи 7 Федерального закона от 29 ноября 2007 г. № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации», подпунктом 5.3 пункта 5 Положения о Федеральной службе государственной статистики, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 2 июня 2008 г. № 420, в целях выполнения работ, предусмотренных, позициями 32.4., 32.5. и 32.10. Федерального плана статистических работ, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 671-р, п р и к а з ы в а ю:

утвердить:

1) Официальную статистическую методологию формирования официальной статистической информации об аварийности на море согласно приложению № 1 к настоящему приказу;

2) Официальную статистическую методологию формирования официальной статистической информации об аварийности на внутренних судоходных путях Российской Федерации согласно приложению № 2 к настоящему приказу;

3) Официальную статистическую методологию формирования

официальной статистической информации о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта согласно приложению № 3 к настоящему приказу.

Заместитель руководителя С.Н. Егоренко

Приложение № 1
к приказу Росстата
от 15.06.2026 № 321

Официальная статистическая методология формирования официальной статистической информации об аварийности на море

I. Общие положения

1.1. Официальная статистическая методология формирования официальной статистической информации об аварийности на море (далее – Методология) разработана в соответствии с частью 1 статьи 7 и статьей 4 Федерального закона от 29 ноября 2007 года № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации».

1.2. Методология определяет порядок формирования официальной статистической информации об аварийности на море и алгоритмы расчета показателей.

Официальная статистическая информация, формируемая в соответствии с Методологией, используется для мониторинга безопасности мореплавания.

1.3. Формирование показателей осуществляется в соответствии с позицией 32.4. Федерального плана статистических работ, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 671-р (далее – ФПСР), по Российской Федерации, видам аварийных случаев (очень серьезная авария, авария).

1.4. Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателям, является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

II. Условные обозначения, сокращения

2.1. В Методологии применяются следующие условные обозначения и сокращения:

ед – единица, физическая величина фиксированного размера, которой условно по соглашению присвоено числовое значение, равное 1;

чел – человек.

III. Основные понятия и определения

3.1. Все используемые в настоящей Методологии понятия и определения приводятся исключительно в целях формирования официальной статистической информации по показателям.

3.2. Для целей Методологии используются следующие понятия:

3.2.1. Аварийный случай[1] – событие, произошедшее в прямой связи с эксплуатацией судна, результатом которого является (являются):

гибель человека, потеря человека с судна или причинение тяжкого вреда здоровью человека;

повреждение судна (утрата мореходных качеств и (или) создание препятствий эксплуатации судна в связи с появлением эксплуатационных ограничений);

смещение перевозимого судном груза и (или) изменение физико-химических свойств перевозимого судном груза, приведшее к утрате мореходных качеств судна;

посадка судна на мель и его нахождение на мели более 24 часов;

гибель, предполагаемая гибель или оставление судна его экипажем;

лишение возможности движения судна в течение более 24 часов, за исключением случая намотки сетей (снастей, тралов) на гребной винт (винты) или руль судна;

участие судна в столкновении, в том числе с другим судном и (или) иным плавучим объектом;

повреждение объектов морской инфраструктуры вне судна, которое может угрожать безопасности самого судна, другого судна или иного лица;

ущерб окружающей среде или возможный ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна, в том числе разлив нефти или нефтепродуктов массой от 1 до 500 тонн.

3.2.2. Очень серьезная авария[2] – аварийный случай на море, повлекший за собой:

---

[1] Пункт 3 приказа Минтранса России от 24 марта 2025 года № 103 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море»

полную конструктивную гибель судна;

гибель буксируемого судна или иного плавучего объекта, буксируемого судном;

смерть двух и более человек;

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

3.2.3. Авария[3] – аварийный случай на море, повлекший за собой:

гибель человека;

причинение тяжкого вреда здоровью человека;

потеря человека с судна;

гибель, предполагаемая гибель или оставление судна его экипажем;

повреждение судна;

посадка судна на грунт или лишение возможности движения судна;

участие судна в столкновении;

повреждение судном морской инфраструктуры вне судна, которое может угрожать безопасности самого судна, другого судна или отдельного лица;

ущерб окружающей среде, или возможный ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов.

3.2.4. Судно[4] – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

3.2.5. Суда торгового мореплавания[5] – суда, используемые для:

перевозок грузов, пассажиров и их багажа, в том числе на морской линии (включая операции по погрузке, выгрузке грузов и багажа, посадке, высадке пассажиров), и (или) буксировки, а также хранения грузов;

рыболовства;

проведения морских ресурсных исследований;

---

[2] Абзац 1 пункта 4 приказа Минтранса России от 24 марта 2025 года № 103 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море»

[3] Абзац 3 пункта 4 приказа Минтранса России от 24 марта 2025 года № 103 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море»

[4] Пункт 1 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ

[5] Статья 2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ

разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;

лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки;

поисковых и спасательных операций;

удаления затонувшего в море имущества;

гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ;

санитарного, карантинного и другого контроля;

защиты и сохранения морской среды;

проведения морских научных исследований;

учебных, спортивных и культурных целей;

иных целей.

3.2.6. Суда рыбопромыслового флота[6] – обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для рыболовства, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения.

IV. Основные показатели

4.1. В соответствии с Методологией формируется официальная статистическая информация по следующим показателям:

число аварийных случаев на море, ед (код по ОКЕИ – 642);

число очень серьезных аварий, ед (код по ОКЕИ – 642);

число аварий, ед (код по ОКЕИ – 642);

число погибших в результате аварийных случаев, чел (код по ОКЕИ – 792);

число пострадавших в результате аварийных случаев, чел (код по ОКЕИ – 792).

4.2. Расчет показателей осуществляется: по Российской Федерации, по видам аварийных случаев (очень серьезная авария, авария) ежемесячно.

V. Источники набора данных, информации

5.1. Источниками информации являются:

информация об аварийных случаях на море, предоставляемая капитанами судов в соответствии с приказом Минтранса России от 24 марта 2025 года № 103

---

[6] Пункт 2 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ

«Об утверждении положения о расследовании аварий или инцидентов на море» (ПРАИМ-2025);

сообщения о нахождении судна в поисково-спасательном районе Российской Федерации, передаваемые главным морским спасательно-координационным центром Федерального государственного бюджетного учреждения «Морская спасательная служба» (ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба») или морским спасательно-координационным центром (МСКЦ), морским спасательным подцентром (МСПЦ);

информация об аварийности на море по федеральным округам, предоставляемая межрегиональным территориальным управлением Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (МТУ Ространснадзора) по федеральным округам;

информация от портовых властей и служб управления движением судов;

данные формы федерального статистического наблюдения № 52-М (суд) «Сведения об аварийности на море» (месячная), утвержденной приказом Росстата от 19.06.2014 № 438.

5.2. Сведения предоставляются Ространснадзором по форме № 52-М (суд) ежемесячно в соответствии с позицией 32.4. ФПСР.

VI. Методологические основы, алгоритм формирования и формулы расчета статистических показателей

6.1. Система классификаторов, используемых для расчета показателей:

Общероссийский классификатор единиц измерения (ОКЕИ) ОК 015-94 предназначен для количественной оценки показателей и обеспечения единства измерений. Идентификационный код единицы измерения представляет собой трехзначный или четырехзначный цифровой десятичный код, присвоенный по порядковой системе кодирования;

классификатор аварийных случаев на море – ПРАИМ-2025;

классификатор типов судов – «Унифицированный классификатор типов, групп и видов судов, плавучих объектов», приложения Ж, Ж1, З ИР-03-2022 «Инструкция по учету судов, плавучих объектов», утверждённого приказом

федерального автономного учреждения «Российское Классификационное Общество» от 07.11.2022 № 89-П.

6.2. Формирование показателей осуществляется посредством прямого свода и последующей агрегации данных по установленным группировочным признакам.

Сбор и обработка данных осуществляется по всем аварийным случаям, произошедшим на море и в акваториях морских портов[7].

Группировка данных производится по видам аварийных случаев (очень серьезная авария, авария), зарегистрированных в журнале учета[8].

VII. Порядок предоставления (распространения) официальной статистической информации

7.1. Официальная статистическая информация об аварийности на море размещается в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:

в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: https://www.fedstat.ru/Ведомства / 32. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта / 32.4. Информация об аварийности на море.

7.2. Информация по показателям предоставляется (распространяется) в сроки, установленные позицией 32.4. ФПСР.

---

[7] Пункт 1 приказа Минтранса России от 24 марта 2025 года №103 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море»

[8] Пункт 45 приказа Минтранса России от 24 марта 2025 года №103 «Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море»

Приложение № 2
к приказу Росстата
от 15.06.2026 № 321

Официальная статистическая методология формирования официальной статистической информации об аварийности на внутренних судоходных путях Российской Федерации

I. Общие положения

1.1. Официальная статистическая методология формирования официальной статистической информации об аварийности на внутренних судоходных путях Российской Федерации (далее – Методология) разработана в соответствии с частью 1 статьи 7 и статьей 4 Федерального закона от 29 ноября 2007 года № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации».

1.2. Настоящая Методология описывает алгоритмы формирования официальной статистической информации об аварийности на внутренних судоходных путях Российской Федерации, включая описание источников и методов сбора данных, и разрабатывается в целях:

обеспечения органов государственной власти актуальной и достоверной информацией для принятия управленческих решений в сфере безопасности судоходства;

формирования государственной политики в области развития внутреннего водного транспорта и повышения его безопасности;

оценки эффективности действующих нормативных правовых актов и мер по предотвращению аварийности;

мониторинга динамики аварийности и выявления основных факторов, влияющих на безопасность судоходства;

обоснования необходимости внесения изменений в нормативные документы, регламентирующие безопасность на внутренних водных путях;

информирования общественности о состоянии безопасности судоходства на внутренних водных путях РФ.

1.3. Формирование показателей осуществляется в соответствии с позицией 32.5. Федерального плана статистических работ (далее – ФПСР), утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 671-р, по Российской Федерации, видам аварийных случаев.

1.4. Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателям, является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

II. Условные обозначения, сокращения

2.1. В Методологии применяются следующие условные обозначения и сокращения:

ед – единица, физическая величина фиксированного размера, которой условно по соглашению присвоено числовое значение, равное 1;

чел – человек.

III. Основные понятия и определения

3.1. Все используемые в настоящей Методологии понятия и определения приводятся исключительно в целях формирования официальной статистической информации по показателям.

3.2. Для целей Методологии используются следующие понятия:

3.2.1. Внутренний водный транспорт Российской Федерации[1] (далее – внутренний водный транспорт) – один из видов транспорта, представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации.

3.2.2. Внутренние водные пути Российской Федерации[2] (далее – внутренние водные пути) – пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации.

---

[1] Абзац 2 статьи 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 года № 24-ФЗ

[2] Статья 7 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 года № 24-ФЗ

3.2.3. Судоходство[3] – деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа (включая операции по погрузке и выгрузке грузов и багажа, посадке и высадке пассажиров), почтовых отправлений, буксировки судов и плавучих объектов, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, проведения мероприятий по контролю, проведения научных исследований, для учебных, спортивных и культурных целей, иных целей внутреннего водного транспорта;

3.2.4. Гидротехнические сооружения[4] (ГТС) – плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений, разрушений берегов и дна водохранилищ, рек, каналов; сооружения (дамбы), ограждающие хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, а также другие сооружения, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения вредного воздействия вод и жидких отходов.

3.2.5. Судно[5] – самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река – море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода.

3.2.6. Судовладелец[6] – гражданин Российской Федерации или российское юридическое лицо, эксплуатирующие судно под Государственным флагом Российской Федерации от своего имени, независимо от того, являются ли они

---

[3] Абзац 4 статьи 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 года № 24-ФЗ

[4] Статья 3 Федерального закона от 21 июля 1997 года № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений»

[5] Статья 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ

[6] Статья 8 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ

собственниками судна, доверительными управляющими или используют его на ином законном основании.

3.2.7. Транспортное происшествие – событие, произошедшее в прямой связи с эксплуатацией судна на внутренних водных путях, результатом которого является (являются):

гибель человека, потеря человека с судна или причинение тяжкого вреда здоровью человека;

повреждение судна (утрата эксплуатационных качеств или создание препятствий эксплуатации судна);

посадка судна на мель и его нахождение на мели более 24 часов;

гибель, предполагаемая гибель или оставление судна его экипажем;

лишение возможности движения судна в течение более 24 часов;

участие судна в столкновении, в том числе с другим судном и (или) иным плавучим объектом;

повреждение объектов инфраструктуры внутренних водных путей, которое может угрожать безопасности судна или других лиц;

ущерб окружающей среде или возможный ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна.

3.2.8. Авария[7] – это транспортное происшествие, в результате которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди;

разрушение судна, которое невозможно и нецелесообразно устранять путем замены или ремонта (конструктивно погибшее судно);

затопление самоходных судов мощностью более 225 киловатт и несамоходных судов порожним водоизмещением более 300 тонн;

посадка на мель или повреждение судном гидротехнического сооружения, затопление судна или груза, повлекшее за собой прекращение движения на данном участке пути или шлюзе на 72 часа и более;

разлив нефти, нефтепродуктов в количестве более 10 тонн.

---

[7] Пункт 6 приказа Минтранса России от 29 декабря 2003 года № 221 «Об утверждении Положения по расследованию, классификации и учёту транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации»

3.2.9. Инцидент[8] – все другие транспортные происшествия, не относящиеся к аварии, за исключением происшедших во время производства экспериментальных рейсов и аварийно-спасательных работ, а также посадки судов на мель с простоем свыше 24 часов.

3.2.10. Столкновение – соприкосновение между собой судов, составов, находящихся на ходу.

3.2.11. Удар – соприкосновение судна с другим стоящим у берега, причала или на якоре судном, берегом, гидротехническим сооружением, навигационным препятствием, подводным предметом, отдельным каменистым образованием, грунтом и др.

IV. Основные показатели

4.1. В соответствии с Методологией формируется официальная статистическая информация по следующим показателям:

число аварий, ед (код по ОКЕИ – 642);

число погибших в результате аварий всего, чел (код по ОКЕИ – 792);

число погибших в результате аварий пассажиров, чел (код по ОКЕИ – 792);

число погибших в результате аварий членов экипажа, чел (код по ОКЕИ – 792);

число пострадавших в результате аварий всего, чел (код по ОКЕИ – 792);

число пострадавших в результате аварий пассажиров, чел (код по ОКЕИ – 792);

число пострадавших в результате аварий членов экипажа, чел (код по ОКЕИ – 792).

4.2. Расчет показателей осуществляется: по видам аварийных случаев ежемесячно.

Начало отчетного периода – первый квартал текущего года (январь – март), с предоставлением данных по итогам каждого последующего месяца.

V. Источники набора данных, информации

---

[8] Пункт 7 приказа Минтранса России от 29 декабря 2003 года № 221 «Об утверждении Положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации»

5.1. Основными источниками информации являются:

информация о транспортных происшествиях на внутренних водных путях Российской Федерации, предоставляемая капитанами судов в соответствии с приказом Минтранса России от 29 декабря 2003 года № 221 «Об утверждении Положения по расследованию, классификации и учету транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации»;

сообщения администраций бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации;

данные Ространснадзора и Межрегиональных территориальных управлений Ространснадзора (МТУ Ространснадзора) по федеральным округам;

информация от Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России (ГИМС);

материалы расследований Ространснадзором;

сведения от служб управления движением судов (СУДС) и диспетчерских служб бассейнов;

данные формы федерального статистического наблюдения по форме № 24-ВТ «Сведения об аварийности на внутренних судоходных путях Российской Федерации», утвержденной приказом Росстата от 31 октября 2012 года № 580.

5.2. Сведения предоставляются Ространснадзором по форме № 24-ВТ ежемесячно, в соответствии с позицией 32.5. ФПСР.

VI. Методологические основы, алгоритм формирования и формулы расчета статистических показателей

6.1. Система классификаторов, используемых для расчета показателей:

Общероссийский классификатор единиц измерения (ОКЕИ) ОК 015-94 предназначен для количественной оценки показателей и обеспечения единства измерений. Идентификационный код единицы измерения представляет собой трехзначный или четырехзначный цифровой десятичный код, присвоенный по порядковой системе кодирования;

классификатор транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации – «Положение по расследованию, классификации и учету

транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации», утверждённое приказом Минтранса России от 29 декабря 2003 г. № 221;

классификатор типов судов – «Унифицированный классификатор типов, групп и видов судов, плавучих объектов», приложения Ж, Ж1, З ИР-03-2022 «Инструкция по учету судов, плавучих объектов», утвержденного приказом федерального автономного учреждения «Российское Классификационное Общество» от 07.11.2022 № 89-П.

6.2. Формирование показателей осуществляется посредством прямого свода и последующей агрегации данных по установленным группировочным признакам.

Единицами статистического наблюдения являются суда, эксплуатируемые на внутренних водных путях Российской Федерации, и аварии с ними.

Сбор и обработка данных осуществляется по всем авариям, произошедшим на внутренних водных путях Российской Федерации.

Статистическое наблюдение не распространяется на транспортные происшествия с военными, пограничными кораблями, военно-вспомогательными судами и другими судами, находящимися в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемыми исключительно в некоммерческих целях.

VII. Порядок уточнения и предоставления (распространения) официальной статистической информации

7.1. Официальная статистическая информация об аварийности на внутренних водных путях в Российской Федерации размещается в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:

в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: https://www.fedstat.ru/Ведомства / 32. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта / 32.5. Информация об аварийности на внутренних судоходных путях Российской Федерации.

7.2. Информация по показателям предоставляется (распространяется) в сроки, установленные позицией 32.5. ФПСР.

Приложение № 3
к приказу Росстата
от 15.06.2026 № 321

ОФИЦИАЛЬНАЯ СТАТИСТИЧЕСКАЯ МЕТОДОЛОГИЯ
формирования официальной статистической информации о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта

I. Общие положения

1.1. Официальная статистическая методология формирования официальной статистической информации о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (далее – Методология), разработана в соответствии с частью 1 статьи 7 и статьей 4 Федерального закона от 29 ноября 2007 года № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации».

Методология разработана с учетом Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 и Положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производством на железнодорожном транспорте, утвержденного приказом Минтранса России от 8 июля 2008 г. № 97.

1.2. Настоящая Методология определяет основные положения наблюдения, порядок сбора первичных статистических данных, алгоритмы формирования показателей в целях мониторинга состояния безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

1.3. Формирование официальной статистической информации осуществляется в соответствии с позицией 32.10. Федерального плана статистических работ, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 671-р (далее – ФПСР), по Российской Федерации, видам происшествий.

1.4. Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление официальной статистической информации о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

II. Условные обозначения, сокращения

2.1. В Методологии применяются следующие условные обозначения и сокращения:

чел – человек, единица измерения количества людей;

ед – единица, физическая величина фиксированного размера, которой условно по соглашению присвоено числовое значение, равное 1.

III. Основные понятия и определения

3.1. Все используемые в настоящей Методологии понятия и определения приводятся исключительно в целях формирования официальной статистической информации по показателям.

3.2. Для целей Методологии используются следующие понятия и определения:

транспортное происшествие[1] – крушение или авария:

крушение[2] – транспортное происшествие (столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным

---

[1] Пункт 3 раздела II Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса РФ от 18.12.2014 № 344 (далее – Положение).

[2] Абзац второй пункта 3 раздела II Положения.

подвижным составом, с транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне, железнодорожной станции или на железнодорожном пути необщего пользования, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях, в результате которых:

1) погиб один и более человек;

2) причинен тяжкий вред здоровью пяти и более человек;

3) возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало десять и более человек;

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

5) нарушены условия жизнедеятельности 100 и более человек);

авария[3] – транспортное происшествие (столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне, железнодорожной станции или на железнодорожном пути необщего пользования, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях, в результате которых:

1) причинен тяжкий вред здоровью менее пяти человек;

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

3) нарушены условия жизнедеятельности менее 100 человек;

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

тяжкий вред здоровью[4] – вред здоровью, опасный для жизни человека.

события, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (нарушения безопасности

---

[3] Абзац третий пункта 3 раздела II Положения.

[4] Пункты 5.1, 5.1.1 Порядка определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека, утвержденного Приказом Минздрава России (Министерство здравоохранения РФ) от 08 апреля 2025 г. №172н.

движения)[5] – отклонение от нормальной работы транспортной системы, выход ее параметров за установленные пределы, в результате которых создается потенциальная или реальная угроза для жизни и здоровья пассажиров, сохранности железнодорожного транспорта, включая персонал, и грузов, экологии окружающей среды или происходит сбой в работе, выразившийся в невыполнении установленного ритма (графика) движения сверх установленного норматива.

пассажирский поезд[6] – поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов, маршрутная скорость движения которого не превышает 50 км/ч.

поезд пассажирский пригородный[7] – пассажирский поезд, следующий на расстояние не более 200 км, состоящий из вагонов с местами для сидения.

железнодорожный подвижной состав[8] – локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

грузовой поезд[9] – поезд для перевозки грузов, сформированный преимущественно из грузовых вагонов.

железнодорожный переезд[10] – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств.

транспортное средство – техническое устройство для перевозки людей и/или грузов.

---

[5] Подпункт 2.2.12 пункта 5 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.
[6] Подпункт 2.12.10 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.
[7] Подпункт 2.12.12 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТа 34530-2019.
[8] Абзац седьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
[9] Подпункт 2.12.28 пункта 2.12 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.
[10] Подпункт 2.7.48 пункта 2.7 раздела 2 ГОСТ 34530-2019.

субъекты железнодорожного транспорта[11] – владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Основные показатели

4.1. В соответствии с Методологией формируется официальная статистическая информация по следующим показателям:

количество транспортных происшествий, ед (код по ОКЕИ – 642). Показатель формируется из крушений и аварий нарастающим итогом;

количество человек погибших в результате транспортных происшествий, чел (код по ОКЕИ – 792). Показатель формируется из количества погибших в результате транспортных происшествий пассажиров и работников железнодорожного транспорта нарастающим итогом;

количество человек, здоровью которых причинен тяжкий вред здоровью в результате транспортных происшествий, чел (код по ОКЕИ – 792). Показатель учитывает количество пассажиров и работников железнодорожного транспорта здоровью которых причинен тяжкий вред здоровью в результате транспортных происшествий нарастающим итогом.

4.2. Показатель рассчитывается по Российской Федерации, видам происшествий – ежемесячно.

V. Источники набора данных и информации

5.1. Основным источником информации являются первичные статистические данные по форме федерального статистического наблюдения № 10-БД (жел) «Сведения о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» (далее – форма №10-БД (жел)), которые направляются в межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

---

[11] Абзац первый пункта 3 раздела II Положения.

(по соответствующему федеральному округу) (далее – МТУ Ространснадзора) ежемесячно в срок, указанный на бланке формы.

5.2. В первичные статистические данные включаются транспортные происшествия и иные, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, события, имевшие место на железнодорожных путях общего и необщего пользования, в соответствии с Положением о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденным приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 и Положением о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производством на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Минтранса России от 8 июля 2008 г. № 97.

5.3. Сведения по форме №10-БД (жел) предоставляют юридические лица, физические лица, зарегистрированные в качестве индивидуальных предпринимателей – владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожных путей необщего пользования.

5.4. Первичные статистические данные направляются МТУ Ространснадзора в Ространснадзор ежемесячно, в срок, указанный на бланке формы.

VI. Методологические основы, алгоритм формирования и формулы расчета статистических показателей

6.1. Система классификаторов, используемых для расчета показателей:

Общероссийский классификатор единиц измерения (ОКЕИ) ОК 015-94 предназначен для количественной оценки показателей и обеспечения единства измерений. Идентификационный код единицы измерения представляет собой

трехзначный или четырехзначный цифровой десятичный код, присвоенный по порядковой системе кодирования.

Классификация транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утверждена приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344.

6.2. Расчет показателя «Количество транспортных происшествий» (Т) производится по следующей формуле:

$$Т = \sum_{i=1}^{n} Т_i^{а} + \sum_{i=1}^{n} Т_i^{к}, \quad (1)$$

где

$Т_i^{а}$ – количество транспортных происшествий *i*-го субъекта, рассчитанное по авариям, ед (стр.101 гр.5 формы №10-БД (жел));

$Т_i^{к}$ – количество транспортных происшествий *i*-го субъекта, рассчитанное по крушениям, ед (стр.101 гр.4 формы №10-БД (жел));

i – номер отчитавшего субъекта;

n – количество отчитавшихся субъектов.

6.3. Расчет показателя «Количество человек погибших в результате транспортных происшествий» (П) производится по следующей формуле:

$$П = \sum_{i=1}^{n} П_i^{к}, \quad (2)$$

где

$П_i^{к}$ – количество погибших в транспортных происшествиях *i*-го субъекта, рассчитанное по крушениям, чел (стр.104 гр.4 формы №10-БД (жел));

i – номер отчитавшего субъекта;

n – количество отчитавшихся субъектов.

6.4. Расчет показателя «Количество человек, здоровью которых причинен тяжкий вред здоровью в результате транспортных происшествий» (В) производится по следующей формуле:

$$В = \sum_{i=1}^{n} В_i^а + \sum_{i=1}^{n} В_i^к, \quad (3)$$

где

$В_i^а$ – количество человек, здоровью которых причинен тяжкий вред здоровью в результате транспортных происшествий i-го субъекта, рассчитанное по авариям, чел (стр.107 гр.5 формы №10-БД (жел));

$В_i^к$ – количество человек, здоровью которых причинен тяжкий вред здоровью в результате транспортных происшествий i-го субъекта, рассчитанное по крушениям, чел (стр.107 гр.4 формы №10-БД (жел));

i – номер отчитавшего субъекта;

n – количество отчитавшихся субъектов.

Формирование показателей осуществляется посредством прямого свода по каждому нарушению безопасности движения, классифицированному в соответствии с Положением о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденным приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, допущенному на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

VII. Порядок уточнения и предоставления (распространения) официальной статистической информации

7.1. Официальная статистическая информация о транспортных происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта размещается в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»:

в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС) по адресу: https://www.fedstat.ru / Ведомства/ 32. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта/ 32.10. Информация о транспортных

происшествиях и иных событиях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

7.2. Информация по показателям предоставляется (распространяется) в сроки, установленные позицией 32.10. ФПСР.