



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСЖЕЛДОР)

## ПРИКАЗ

*27 декабря 2011*

Москва

№ 605

### **Об утверждении методик расчета показателей транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**

В соответствии со статьей 7 Федерального закона от 29 ноября 2007 г. № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики Российской Федерации» **приказываю:**

1. Утвердить:

методику расчета показателя «Протяженность сети высокоскоростных магистралей» (приложение № 1 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Протяженность участков трассы высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Санкт-Петербург – Москва, на которые оформлена полоса отвода» (приложение № 2 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Протяженность участков трассы высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Санкт-Петербург – Москва, на которых завершены строительные-монтажные работы» (приложение № 3 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Время в пути следования по маршруту Москва – Адлер» (приложение № 4 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Протяженность строительства (реконструкции) железнодорожной линии» (приложение № 5 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Пассажиропоток в пригородном сообщении Центрального транспортного узла» за отчетный период (приложение № 6 к настоящему приказу);

методики расчета показателей «Средняя скорость доставки транзитного контейнеропотока» и «Сроки доставки транзитных контейнерных перевозок» (приложение № 7 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом» (приложение № 8 к настоящему приказу);

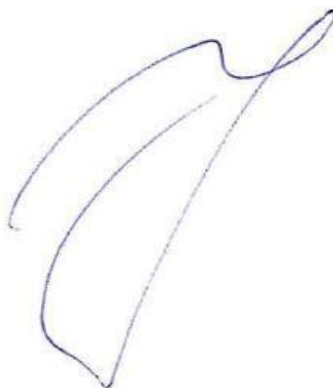
методику расчета планируемых и фактических показателей провозной и пропускной способностей железнодорожных магистралей и подходов к портам (в направлении портов и пограничных переходов) (приложение № 9 к настоящему приказу);

методику расчета показателя «Протяженность линии по электрификации направления Ожерелье – Узловая – Елец» (приложение № 10 к настоящему приказу).

2. Признать приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта от 15 июня 2021 г. № 271 «Об утверждении методик расчета целевых показателей национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» утратившим силу.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления финансов, инвестиций и капитального строительства Федерального агентства железнодорожного транспорта С.В. Капустянского.

Врио руководителя



А.О. Иванов

УТВЕРЖДЕНА

приказом Федерального агентства  
железнодорожного транспорта  
от «17» декабря № 605

## **Методика расчета показателя «Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом»**

### **I. Общие положения.**

Методика применяется для расчета показателя «Объем транзитных перевозок контейнеров (штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ)) федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Целью настоящей Методики расчета является определение показателя транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом по территории Российской Федерации с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам за отчетный период.

Настоящая Методика расчета применяется для формирования данных об объемах транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом согласно приказу Минтранса России от 30 апреля 2019 № 129 «Об утверждении Методики расчета показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и федеральных проектов, входящих в его состав» и используются для:

комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ), утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р;

долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года (ДПР), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. № 466-р;

системы контроля и мониторинга деятельности ОАО «РЖД» (СКИМ).

Субъектом официального статистического учета, ответственным за формирование и предоставление (распространение) официальной статистической информации по показателю, является Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Расчет показателя осуществляется на основании данных ОАО «РЖД».

Уровень агрегирования информации – Российская Федерация.

## II. Термины и определения.

Условной единицей измерения транзитных контейнерных перевозок является ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент).

Новые логистические схемы – это переориентация грузопотоков транзитных перевозок порожних контейнеров из Европы в Китай на импортно-экспортные рейсы в Китай с дозагрузкой на территории Российской Федерации, в связи с отменой с 2019 года субсидирования правительством КНР транзитных перевозок порожних контейнеров.

ИХ ГП – Информационное хранилище «Грузовые перевозки» ОАО «РЖД».

СИС «Эффект» – система информационного сервиса ОАО «РЖД» «Эффект».

«Отчеты ЦФТО» – раздел в СИС «Эффект» в котором собраны отчетные данные Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД».

## III. Порядок расчета.

Показатель «Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом» определяется по формуле:

$$n_{\text{тр}} = n_{\text{тр.сооб.}} + n_{\text{лог.сх.}} \quad (1)$$

где  $n_{\text{тр}}$  – транзитные перевозки железнодорожным транспортом за отчетный период, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$n_{\text{тр.сооб.}}$  – количество контейнеров, перевезенных непосредственно в транзитном сообщении железнодорожным транспортом за отчетный период, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$n_{\text{лог.сх.}}$  – количество возвращенных порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам за отчетный период, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ).

Для определения количества возвращенных порожних контейнеров в Китай по новым логистическим схемам ( $n_{\text{лог.сх.}}$ ) используется соотношение импортно-экспортных перевозок контейнеров ( $\beta_{A_{1-8}}$ ) по железным дорогам Российской Федерации ( $A_{1-8}$ ) между разницей ( $\Delta X_{\text{имп } A_{1-8}}$ ) объемов импорта в ДФЭ порожних контейнеров из Европы на дороги назначения ( $A_{1-8}$ ) в отчетном периоде ( $X_{\text{имп } A_{1-8}}^1$ ) относительно аналогичного периода базового года<sup>3</sup> ( $X_{\text{имп } A_{1-8}}^2$ ) с разницей ( $\Delta Y_{\text{эксп } A_{1-8}}$ ) между экспортными отправлениями в ДФЭ груженых контейнеров в Китай через сухопутные погранпереходы с дорог отправления ( $A_{1-8}$ ) в отчетном периоде ( $Y_{\text{эксп } A_{1-8}}^1$ ) относительно аналогичного периода базового года ( $Y_{\text{эксп } A_{1-8}}^2$ ).

<sup>3</sup> Базовый год – 2018 год, в котором субсидирование транзитных контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай правительством КНР производилась на регулярной основе

Импорт и экспорт контейнеров учитываются только в отношении Красноярской (КРС), Восточно-Сибирской (ВСБ), Западно-Сибирской (ЗСБ), Дальневосточной (ДВС), Свердловской (СВР), Московской (МСК), Горьковской (ГОР), Юго-Восточной (ЮВС) железных дорог, тяготеющих к перевозкам экспортных грузов в Китай через сухопутные погранпереходы.

При импорте порожних контейнеров указанные дороги ( $A_{1-8}$ ) являются дорогами назначения, при экспорте груженых контейнеров – дорогами отправления.

Разница объемов импорта ( $\Delta X_{\text{имп}}$ ) определяется по формуле:

$$\Delta X_{\text{имп } A_{1-8}} = X_{\text{имп } A_{1-8}}^1 - X_{\text{имп } A_{1-8}}^2, \quad (2)$$

где  $\Delta X_{\text{имп } A_{1-8}}$  – разница объемов импорта порожних контейнеров из Европы на железную дорогу Российской Федерации за отчетный период отчетного и базового года, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$X_{\text{имп } A_{1-8}}^1$  – объем импорта порожних контейнеров из Европы на железную дорогу Российской Федерации ( $A_{1-8}$ ) за отчетный период, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$X_{\text{имп } A_{1-8}}^2$  – объем импорта порожних контейнеров из Европы на железную дорогу Российской Федерации ( $A_{1-8}$ ) за аналогичный период базового года, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$A_{1-8}$  – наименование железных дорог отправления и назначения из ИХ-ГП (КРС, ВСБ, ЗСБ, ДВС, СВР, МСК, ГОР, ЮВС железные дороги).

Разница объемов экспорта ( $\Delta Y_{\text{эксп}}$ ) определяется по формуле:

$$\Delta Y_{\text{эксп } A_{1-8}} = Y_{\text{эксп } A_{1-8}}^1 - Y_{\text{эксп } A_{1-8}}^2, \quad (3)$$

где  $\Delta Y_{\text{эксп } A_{1-8}}$  – разница объемов экспорта груженых контейнеров с железных дорог Российской Федерации ( $A_{1-8}$ ) через сухопутные погранпереходы назначением в Китай за отчетный период отчетного и базового годов, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$Y_{\text{эксп } A_{1-8}}^1$  – объем экспорта груженых контейнеров с железных дорог Российской Федерации ( $A_{1-8}$ ) через сухопутные погранпереходы назначением в Китай за отчетный период, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ);

$Y_{\text{эксп } A_{1-8}}^2$  – объем экспорта груженых контейнеров с железных дорог Российской Федерации ( $A_{1-8}$ ) через сухопутные погранпереходы назначением в Китай за аналогичный период базового года, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ).

Объем возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам является дополнительным объемом в экспорте груженых

контейнеров через погранпереходы в Китай и не включает в себя традиционные объемы экспортных перевозок, поэтому происходит сопоставление между разницей объемов импорта и разницей объемов экспорта за рассматриваемый период.

Количество отправленных контейнеров по новым логистическим схемам для железной дороги ( $\beta_{A_{1-8}}$ ) определяется как минимальное значение между разницей объемов экспорта и импорта за рассматриваемый период по формуле:

$$\beta_{A_{1-8}} = \min (\Delta X_{\text{имп } A_{1-8}}, \Delta Y_{\text{эксп } A_{1-8}}). \quad (4)$$

где  $\beta_{A_{1-8}}$  – количество отправленных контейнеров по новым логистическим схемам для железной дороги за отчетный период, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ).

Если минимальное значение между разницей объемов экспорта и импорта для железной дороги имеет отрицательное значение, значит  $\beta_{A_{1-8}}$  для данной железной дороги принимается равным 0.

Общий объем отправленных контейнеров по новым логистическим схемам ( $n_{\text{лог.сх}}$ ) определяется по формуле:

$$n_{\text{лог.сх}} = \beta_{A_1} + \beta_{A_2} + \dots + \beta_{A_8}. \quad (5)$$

где  $\beta_{A_1}, \beta_{A_2}, \dots, \beta_{A_8}$  – количество отправленных контейнеров по новым логистическим схемам соответственно для железной дороги 1, 2, ..., 8 за отчетный год, штук в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ).

Модель определения объема возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам» представлена в Таблице № 3.

При реализации технической возможности выявления контейнеров, перевозка которых не учитывается в транзитном сообщении, при этом фактически является транзитной, формула (1) дополняется слагаемым  $\sum n_{\text{скр.тр}}$  – количество контейнеров, фактически перевезенных по территории Российской Федерации в транзитном сообщении (двойное пересечение границы контейнерами), оформленных при перевозке железнодорожным транспортом как внутренние, импортные или экспортные перевозки, ДФЭ. Организация перевозок может осуществляться с использованием других видов транспорта. Например, импорт контейнера на территорию Российской Федерации морским транспортом, перевозка железнодорожным транспортом во внутреннем сообщении, экспорт автомобильным транспортом без выгрузки (погрузки) контейнера на территории Российской Федерации.

#### **IV. Источник информации и регламент расчета показателя.**

В целях автоматизированного расчета показателей в соответствии с настоящей Методикой расчета, для вывода информации в СИС «Эффект» применяются выходные форма согласно Приложению № 1 и Приложению № 2 к настоящей Методике расчета. Приложение № 2 формируется ежесуточно, Приложение № 1 – ежемесячно до 5 числа месяца, следующего за отчетным, и размещаются СИС «Эффект» в разделе «Отчеты ЦФТО» – «Грузовые перевозки».

Количество контейнеров, перевезенных непосредственно в транзитном сообщении железнодорожным транспортом ( $n_{\text{тр.сооб.}}$ ) за отчетный период, формируется на основании данных о транзитных контейнерных перевозках, полученных из следующих витрин программы ИХ ГП:

– «Суточное прибытие» ИХ ГП с момента ежесуточного обновления витрины за текущий и предшествующий текущему месяц до момента обновления витрины «Архив по прибытию» ИХ ГП за месяц, предшествующий текущему;

– «Архив по прибытию» с момента ее обновления и добавления в нее данных за месяц, предшествующий текущему. При этом витрина поддерживает вывод временного ряда помесечно с 2010 года.

Нарастающий итог за текущий месяц формируется путем суммирования абсолютных значений объемов перевозок за каждые сутки из витрины «Суточное прибытие» ИХ ГП путем ограничения по параметру «Месяц». Нарастающий итог за отчетные периоды, предшествующие текущему месяцу, формируются в витрине «Архив по прибытию» ИХ ГП путем ограничения по параметру «Месяц».

Показатель  $n_{\text{тр.сооб.}}$  формируется на основании данных о перевозках грузов (из витрин «Архив по прибытию» и «Суточное прибытие» ИХ ГП) с учетом ограничений по параметру «Категория отправки» (значения «Группа вагонов с груженными контейнерами», «Группа вагонов с порожними контейнерами», «Контейнерная», «Контейнерный поезд», «Сборная контейнерная») и по параметру «Вид перевозки» (значение «Транзит»).

Выбор значений показателей для определения импорта порожних контейнеров и экспорта груженых контейнеров производится из программы ИХ ГП.

Применяемые фильтры для определения исходных данных в ИХ ГП представлены в Таблице № 1.

Перечень наименований государств отправления порожних контейнеров для определения объема импорта порожних контейнеров из Европы в ИХ ГП представлен в Таблице № 2.

Для верификации данных необходимо использовать Единую межведомственную информационно-статистическую систему (ЕМИСС).

#### **V. Сроки предоставления данных по показателю.**

Информация о значении показателя «Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом» представляются ОАО «РЖД» ежемесячно в Федеральное агентство железнодорожного транспорта не позднее 20 числа месяца, следующего за отчетным.



Источник данных для определения объема возврата порожних контейнеров  
из Европы в Китай по новым логистическим схемам из ИХ ГП

Значение	Источник	Временной период	Фильтр в ИХ ГП	Анализ данных
$X_{\text{имп}}^1 A_{1-8}$	Суточное прибытие	Текущий месяц	Вид перевозки: Импорт Тип парка: Порожние	ДФЭ
$X_{\text{имп}}^2 A_{1-8}$	Архив по прибытию	Аналогичный период базового года	Дороги назначения: КРС, ВСБ, ЗСБ, ДВС, СВР, МСК, ГОР, ЮВС Государство отправления: Европа (согласно таблице № 2)	
$Y_{\text{эсп}}^1 A_{1-8}$	Суточное прибытие	Текущий месяц	Вид перевозки: Экспорт Тип парка: Грузеные	
$Y_{\text{эсп}}^2 A_{1-8}$	Архив по прибытию	Аналогичный период базового года	Государство назначения: Китай Признак станции назначения РФ: Погранпереходы	

Наименования государств отправления порожних контейнеров  
для определения объема импорта порожних контейнеров из Европы<sup>4</sup>

Австрия (040)	Ирландия (372)	Нидерланды (528)	Турция (792)
Албания (008)	Исландия (352)	Норвегия (578)	Фарерские острова (234)
Андорра (020)	Испания (724)	Папский престол (государство г (336)	Украина (804)
Беларусь (112)	Италия (380)	Папский престол (государство город Ватикан) (336)	Финляндия (246)
Бельгия (056)	Кипр (196)	Польша (616)	Франция (250)
Болгария (100)	Латвия (428)	Португалия (620)	Хорватия (191)
Босния и Герцеговина (070)	Литва (440)	Республика Македония (807)	Черногория (499)
Великобритания (826)	Лихтенштейн (438)	Республика Сербия (688)	Чехия (203)
Венгрия (348)	Люксембург (442)	Румыния (642)	Чешская республика (203)
Германия (276)	Македония (807)	Сербия (688)	Швейцария (756)
Гибралтар (292)	Мальта (470)	Словакия (703)	Швеция (752)
Греция (300)	Молдова (498)	Словения (705)	Шпицберген и Ян Майен (744)
Дания (208)	Молдова, республика (498)	Соединенное Королевство (826)	Шпицберген Ян Майен (744)
			Эстония (233)

<sup>4</sup> Указано точное наименование государства из Информационного хранилища «Грузовые перевозки» ГВЦ ОАО «РЖД» и цифровой код в соответствии с Общероссийским классификатором стран мира, утвержденным постановлением Госстандарта России от 14.12.2001 № 529-ст.

Таблица № 3

Модель определения объема возврата порожних контейнеров из Европы  
в Китай по новым логистическим схемам

Железные дороги $A_{1-8}$	Импорт, ДФЭ			Экспорт, ДФЭ			$\beta_{A_{1-8}}$	$\sum n_{\text{дог.сх}}$	
	Базовый период $X_{\text{ИМП}}^2 A_{1-8}$	Отчетный период $X_{\text{ИМП}}^1 A_{1-8}$	+/- $\Delta X_{\text{ИМП}} A_{1-8}$	Базовый период $Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_{1-8}$	Отчетный период $Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_{1-8}$	+/- $\Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_{1-8}$			ДФЭ
КРС ( $A_1$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_1$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_1$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_1 - X_{\text{ИМП}}^2 A_1$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_1$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_1$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_1 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_1$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_1, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_1)$		
ВСБ ( $A_2$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_2$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_2$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_2 - X_{\text{ИМП}}^2 A_2$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_2$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_2$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_2 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_2$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_2, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_2)$		
ЗСБ ( $A_3$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_3$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_3$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_3 - X_{\text{ИМП}}^2 A_3$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_3$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_3$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_3 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_3$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_3, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_3)$		
ДВС ( $A_4$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_4$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_4$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_4 - X_{\text{ИМП}}^2 A_4$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_4$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_4$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_4 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_4$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_4, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_4)$		
СВР ( $A_5$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_5$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_5$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_5 - X_{\text{ИМП}}^2 A_5$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_5$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_5$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_5 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_5$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_5, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_5)$		
МСК ( $A_6$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_6$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_6$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_6 - X_{\text{ИМП}}^2 A_6$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_6$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_6$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_6 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_6$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_6, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_6)$		
ГОР ( $A_7$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_7$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_7$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_7 - X_{\text{ИМП}}^2 A_7$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_7$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_7$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_7 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_7$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_7, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_7)$		
ЮВС ( $A_8$ )	$X_{\text{ИМП}}^2 A_8$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_8$	$X_{\text{ИМП}}^1 A_8 - X_{\text{ИМП}}^2 A_8$	$Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_8$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_8$	$Y_{\text{ЭКСП}}^1 A_8 - Y_{\text{ЭКСП}}^2 A_8$	$\min(\Delta X_{\text{ИМП}} A_8, \Delta Y_{\text{ЭКСП}} A_8)$		
							Сумма ПОЛОЖИТЕЛЬ- НЫХ значений $\beta_{A_{1-8}}$		

Приложение № 1

к методике расчета показателя «Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом», утвержденной приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта

**Выходная форма отчета Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам в СИС ЭФФЕКТ (Архив по прибытию из ИХ ГП)**

Дата

ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ С УЧЕТОМ ВОЗВРАТА ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ПО НОВЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ СХЕМАМ

ДЛОЭ

Месяц	2020 год			2021 год			2022 год			2023 год			2024 год			2025 год		
	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
январь																		
февраль																		
март																		
апрель																		
май																		
июнь																		
июль																		
август																		
сентябрь																		
октябрь																		
ноябрь																		
декабрь																		
Всего																		

Столбец 1 – месяц отчетного года

Столбцы 2, 5, 8, 11, 14, 17 – объем транзитных контейнеров ( $\sum n_{\text{тр.свооб}}$ )

Столбцы 3, 6, 9, 12, 15, 18 – возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам ( $\sum n_{\text{лог.сх.}}$ )

Столбцы 4, 7, 10, 13, 16, 19 – транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам ( $\sum n_{\text{тр}}$ )

Приложение № 2

к методике расчета показателя «Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом», утвержденной приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 г. № \_\_\_\_\_

**Выходная форма отчета Транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам в СИС ЭФФЕКТ  
(Суточное прибытие из ИХ ГП)**

Дата		ДФЭ	
ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ С УЧЕТОМ ВОЗВРАТА ПОРОЖНИХ КОНТЕЙНЕРОВ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ПО НОВЫМ ЛОГИСТИЧЕСКИМ СХЕМАМ			
Отчетные сутки	Транзит	Возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам	Всего
1	2	3	4

Столбец 1 – отчетные сутки

Столбец 2 – объем транзитных контейнеров ( $\sum n_{\text{тр.сооб}}$ )

Столбец 3 – возврат порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам ( $\sum n_{\text{лог.сх.}}$ )

Столбец 4 – транзитные перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с учетом возврата порожних контейнеров из Европы в Китай по новым логистическим схемам ( $\sum n_{\text{тр}}$ )