

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 31 декабря 2016 г. № 1590

МОСКВА

Об оказании услуг по организации и осуществлению воинских
и специальных железнодорожных перевозок

Во исполнение подпункта "б" пункта 3 Указа Президента Российской Федерации от 17 декабря 2016 г. № 678 "Об определении единственных исполнителей услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок" Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т:

1. Установить, что:

для оказания услуг, предусмотренных пунктами 1 и 2 Указа Президента Российской Федерации от 17 декабря 2016 г. № 678 "Об определении единственных исполнителей услуг по организации и осуществлению воинских и специальных железнодорожных перевозок", железнодорожный подвижной состав и контейнеры привлекаются единственными исполнителями услуг, определенными данным Указом, на основании аукциона у владельцев железнодорожного подвижного состава и контейнеров. Порядок проведения этого аукциона, включая порядок определения стартовой цены привлечения железнодорожного подвижного состава и контейнеров, определяется Федеральной антимонопольной службой по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации;

до вступления в силу акта Федеральной антимонопольной службы, устанавливающего указанный порядок проведения аукциона, привлечение железнодорожного подвижного состава и контейнеров для оказания услуг, предусмотренных абзацем первым настоящего пункта, производится на условиях публичной оферты;

использование привлеченного железнодорожного подвижного состава и контейнеров на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования для оказания услуг в соответствии с абзацем первым настоящего пункта осуществляется на условиях, аналогичных условиям использования железнодорожного подвижного состава и контейнеров общего парка, с учетом особенностей расчетов при оказании таких услуг, предусмотренных особенностями тарификации воинских и специальных железнодорожных перевозок, утвержденными настоящим постановлением.

2. Утвердить особенности тарификации воинских и специальных железнодорожных перевозок.

3. Установить, что действие настоящего постановления распространяется на правоотношения, возникшие с 1 января 2017 г.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 31 декабря 2016 г. № 1590

ОСОБЕННОСТИ ТАРИФИКАЦИИ
воинских и специальных железнодорожных перевозок

I. Общие положения

1. Настоящий документ применяется при организации и осуществлении перевозчиком воинских и специальных железнодорожных перевозок в железнодорожном подвижном составе и контейнерах, привлеченных перевозчиком посредством аукциона или публичной оферты, принадлежащих перевозчику, иным лицам, включая федеральные органы исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, и устанавливает особенности расчетов при оказании перевозчиком услуг по организации и осуществлению таких перевозок по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования (далее соответственно – привлеченный подвижной состав, инфраструктура).

2. В настоящем документе понятие "тарифное руководство" используется в значении, предусмотренном Федеральным законом "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации".

3. Под действующим тарифом в настоящем документе понимаются размеры тарифа, сбора и платы за услуги железнодорожного транспорта, действующие на момент перевозки, предусмотренные соответствующим тарифным руководством и определенные с учетом применения к базовым ставкам таких тарифов, сборов и платы коэффициента индексации, установленного в соответствии с законодательством Российской Федерации на текущий год для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта (далее – коэффициент индексации тарифов).

II. Тарификация воинских железнодорожных перевозок грузов

4. В расчет платы за перевозку воинских грузов по инфраструктуре в привлеченном подвижном составе в зависимости от вида отправки включаются:

а) стоимость воинских железнодорожных перевозок грузов ^в повагонными, групповыми, маршрутными отправками (С), определяемая для каждой инфраструктуры, используемой при перевозке, по формуле 1:

$$C = I_{гр} + I_{пор} + C_{доп} + C_{прив}^в, \quad (1)$$

где:

i

$I_{гр}$ – действующий тариф, установленный для перевозчика за использование инфраструктуры и локомотивов в груженом рейсе за

тарифное расстояние перевозки, определенный в соответствии с

тарифным руководством для соответствующей инфраструктуры, используемой при перевозке грузов в вагонах, не принадлежащих перевозчику (далее – собственные вагоны) (руб./вагон);

i

И – действующий тариф, установленный для перевозчика за пор
использование инфраструктуры и локомотивов в порожнем рейсе, определенный в соответствии с тарифным руководством для соответствующей инфраструктуры, используемой при перевозке аналогичных собственных порожних вагонов за расстояние, определенное как расстояние перевозки в груженом рейсе по этой инфраструктуре, умноженное на коэффициент порожнего пробега вагонов по отношению к груженому пробегу вагонов согласно приложению № 1 для соответствующего типа подвижного состава (далее – условный порожний рейс) (руб./вагон);

i

С – стоимость дополнительных услуг при железнодорожной доп
перевозке, осуществляемой по единому перевозочному документу с участием перевозчиков иных видов транспорта в груженом и условном порожнем рейсе (рублей);

в

С – плата за использование привлеченного подвижного прив
состава, определяемая за суммарное расстояние перевозки в груженом рейсе и условном порожнем рейсе по всем инфраструктурам, используемым при перевозке, по формуле 2:

$$C_{\text{прив}} = \frac{C_{\text{ар}}}{t_{\text{ар}}} \times t_{\text{ф}} + \frac{C_{\text{ар}}}{t_{\text{ар}}} + C_{\text{ар}} \times k_{\text{инд}}, \quad (2)$$

где:

в

Ц – стоимость привлечения перевозчиком подвижного состава, ар
определенная с учетом результатов аукциона (публичной оферты) (руб./вагон в сутки);

в

t – срок доставки грузовых вагонов железнодорожным ар
транспортом, определяемый в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом тарифного руководства (далее – нормативный срок), суммарно в груженом рейсе и условном порожнем рейсе (суток);

ф

t – срок доставки вагонов, применяемый для расчета стоимости ар
воинских железнодорожных перевозок грузов повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями при наличии соглашения перевозчика с федеральными органами исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, в случае фактической доставки грузов привлеченным железнодорожным подвижным составом, в контейнерах в срок менее нормативного, определенный как сумма сроков доставки в фактическом груженом рейсе и условном порожнем рейсе (суток);

В
С_{нко} - стоимость начально-конечных операций, предусмотренная
приложением № 1 к настоящему документу (руб./вагон);

к_{инд} - коэффициент индексации тарифов в отношении грузовых
железнодорожных перевозок и дополнительных услуг, связанных с
такими перевозками;

б) стоимость воинских железнодорожных перевозок грузов
к
контейнерными отправлениями (С_к), определяемая для каждой
инфраструктуры, используемой при перевозке, по формуле 3:

$$C_k = I_{гр}^{k_i} + I_{пор}^{k_i} + I_{пор}^{v_i} / n + C_{доп}^i + C_{прив}^в / n + C_{прив}^к, \quad (3)$$

где:

к_и

И_{гр} - действующий тариф, установленный для перевозчика за
использование инфраструктуры и локомотивов перевозчика в груженом
рейсе контейнера, определенный за тарифное расстояние перевозки в
соответствии с тарифным руководством для соответствующей
инфраструктуры, используемой при перевозках грузов в собственных
контейнерах и в собственных вагонах (руб./контейнер);

к_и

И_{пор} - действующий тариф, установленный для перевозчика за
использование инфраструктуры и локомотивов в порожнем рейсе
контейнера, определенный в соответствии с тарифным руководством для
соответствующей инфраструктуры, используемой при перевозках в
собственных порожних контейнерах и в собственных вагонах, за
расстояние, определенное как расстояние перевозки в груженом рейсе
контейнера, умноженное на коэффициент порожнего пробега контейнеров
по отношению к груженому пробегу согласно приложению № 2 для
соответствующего типоразмера контейнера (далее - условный порожний
рейс контейнера) (руб./контейнер);

в_и

И_{пор} - действующий тариф, установленный для перевозчика за
использование инфраструктуры и локомотивов в порожнем рейсе вагона
(контейнеровоза), определенный в соответствии с тарифным
руководством для соответствующей инфраструктуры, используемой для
перевозок собственных порожних вагонов, за расстояние, определенное
как расстояние перевозки в груженом рейсе контейнера, умноженное на
коэффициент порожнего пробега вагонов по отношению к груженому
пробегу контейнеров, предусмотренный приложением № 2 к настоящему
документу для соответствующего типоразмера контейнера (далее -
условный порожний рейс вагона) (руб./вагон);

к

n - условное количество контейнеров, размещаемых на вагоне,
определяемое в соответствии с приложением № 2 к настоящему
документу (единиц);

к

С_к - плата за использование привлеченных контейнеров,

прив
определяемая за суммарное расстояние перевозки в груженом рейсе и условном порожнем рейсе по формуле 4:

$$C_{\text{прив}} = C_{\text{ар}} \times t_{\text{ар}}^{\text{к}} + C_{\text{нко}} \times k_{\text{инд}}^{\text{к}}, \quad (4)$$

где:

$C_{\text{ар}}^{\text{к}}$ - стоимость привлечения перевозчиком контейнеров, определенная с учетом результатов аукциона (публичной оферты) (руб./контейнер в сутки);

$t_{\text{ар}}^{\text{к}}$ - нормативный срок доставки грузовых контейнеров железнодорожным транспортом суммарно в груженом рейсе и условном порожнем рейсе (суток);

$t_{\text{ар}}^{\text{ф}}$ - срок доставки контейнеров, применяемый для расчета стоимости воинских железнодорожных перевозок грузов повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями при наличии соглашения перевозчика с федеральными органами исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, и в случае фактической доставки грузов в привлеченном подвижном составе, контейнерах в срок менее нормативного, определенный как сумма сроков доставки в фактическом груженом рейсе и условном порожнем рейсе (суток);

$C_{\text{нко}}^{\text{к}}$ - стоимость начально-конечных операций, предусмотренная приложением № 2 к настоящему документу (руб./контейнер);

$k_{\text{инд}}^{\text{к}}$ - коэффициент индексации тарифов в отношении грузовых железнодорожных перевозок в контейнерах и связанных с ними дополнительных услуг;

в) стоимость компенсации в случае задержки привлеченного перевозчиком подвижного состава, контейнеров при нахождении их под грузовыми операциями, а также в случае задержки в процессе перевозки или подачи под грузовые операции по причинам, не зависящим от перевозчика и владельца инфраструктуры, с учетом стоимости привлечения перевозчиком подвижного состава ($C_{\text{зад}}^{\text{в}}$),

определяемая:

в случаях задержки вагонов - по формуле 5:

$$C_{\text{зад}}^{\text{в}} = C_{\text{ар}}^{\text{в}} \times (t_{\text{пр}}^{\text{в}} + t_{\text{зад}}^{\text{в}}), \quad (5)$$

где:

$C_{\text{ар}}^{\text{в}}$ - стоимость компенсации в случае задержки привлеченных

зад
вагонов при нахождении их под грузовыми операциями, а также при задержке в процессе перевозки или подачи под грузовые операции по причинам, не зависящим от перевозчика и владельца инфраструктуры (руб./вагон);

в
Ц_{ар} - стоимость привлечения перевозчиком подвижного состава, определенная с учетом результатов аукциона (публичной оферты) (руб./вагон в сутки);

t_{пр} - время нахождения привлеченного подвижного состава, под грузовыми операциями (суток);

t_{зад} - время задержки привлеченного подвижного состава в процессе перевозки или подачи под грузовые операции по причинам, не зависящим от перевозчика и владельца инфраструктуры общего пользования (суток);

в случаях задержки контейнеров - по формуле 6:

$$C_{\text{зад}}^{\text{к}} = (C_{\text{ар}}^{\text{к}} + C_{\text{ар}}^{\text{в}} / n^{\text{к}}) \times (t_{\text{пр}} + t_{\text{зад}}), \quad (6)$$

где:

C_{зад}^к - стоимость компенсации в случае задержки привлеченных контейнеров при нахождении их под грузовыми операциями, а также при задержке в процессе перевозки или подачи под грузовые операции по причинам, не зависящим от перевозчика и владельца инфраструктуры (руб./контейнер);

C_{ар}^к - стоимость привлечения перевозчиком контейнеров, определенная с учетом результатов аукциона (публичной оферты) (руб./контейнер в сутки);

n^к - условное количество контейнеров, размещаемых на вагоне, определяемое в соответствии с приложением № 2 к настоящему документу (единиц);

t_{пр} - время нахождения привлеченных контейнеров под грузовыми операциями (суток);

t_{зад} - время задержки привлеченных контейнеров в процессе перевозки или подачи под грузовые операции по причинам, не зависящим от перевозчика и владельца инфраструктуры общего пользования (суток);

г) стоимость компенсации в случае использования привлеченного подвижного состава, контейнеров для осуществления учебной погрузки, а также в случае отказа федеральных органов исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки грузов, от использования привлеченного

подвижного состава (C_в), определяемая для каждой инфраструктуры,

пор
используемой при перевозке, по формуле 7:

$$C_{\text{пор}} = I_{\text{пробег}}^{\text{в}} + C_{\text{прив1}}^{\text{в}}, \quad (7)$$

где:

$I_{\text{пробег}}^{\text{в}}$

I - действующий тариф, установленный для перевозчика
пробег

за использование инфраструктуры и локомотивов в порожнем рейсе, определенный в соответствии с тарифным руководством для соответствующей инфраструктуры, используемой при перевозке собственных порожних вагонов от станции отправления до станции учебной или планируемой погрузки (руб./вагон);

$C_{\text{прив1}}^{\text{в}}$

C - плата за использование привлеченного подвижного
прив1

состава, определяемая по формуле 2, с увеличением нормативного срока на время (в сутках) нахождения вагона (контейнера) на железнодорожной станции учебной или планируемой погрузки до уведомления об отказе от использования вагона (контейнера) (руб./вагон (контейнер)).

5. Расчет платы за перевозку воинских грузов в железнодорожном подвижном составе федеральных органов исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, в том числе перевозки подвижных железнодорожных учреждений (банно-прачечные и банно-дезинфекционные поезда, лаборатории, типографии, мастерские и др.), а также перевозки в железнодорожном подвижном составе, принадлежащем перевозчику, осуществляется по действующим тарифам с учетом следующих особенностей:

а) расчет платы за перевозку личного состава воинских частей или воинских команд, следующих воинскими эшелонами в составе грузового поезда, определяется по действующим тарифам и правилам тарифных руководств, установленным для перевозок грузов в составе грузовых поездов для вагонов соответствующего типа, без применения коэффициентов, установленных в зависимости от тарифного класса и рода груза;

б) расчет платы за перевозку воинских караулов в оборудованных грузовых вагонах-теплушках, пассажирских и багажных вагонах, следующих в составе грузовых поездов, определяется по действующим тарифам и правилам тарифных руководств, установленным для проезда проводников в грузовом или пассажирском вагоне.

6. Дополнительно к плате, предусмотренной пунктами 4 и 5 настоящего документа, компенсируются затраты перевозчика на проведение ремонта (устранение технической и (или) коммерческой неисправностей) подвижного состава, включая затраты на необходимую передислокацию в ремонт (из ремонта) и подготовку к ремонту (в соответствии с требованиями нормативных актов), выявленные после погрузки или выгрузки и возникшие вследствие ненадлежащих действий (бездействия) грузоотправителя или грузополучателя (3),
рем

определяемые по формуле 8:

$$Z_{\text{рем}} = C_{\text{рем}} + Z_{\text{передисл}} + Z_{\text{подгот}}, \quad (8)$$

где:

$C_{\text{рем}}$ – фактические затраты, понесенные перевозчиком на проведение ремонтных работ подвижного состава и устранение технической и (или) коммерческой неисправностей (руб./вагон (контейнер));

$Z_{\text{передисл}}$ – фактические затраты, понесенные перевозчиком на передислокацию подвижного состава в/из ремонта (руб./вагон (контейнер));

$Z_{\text{подгот}}$ – фактические затраты перевозчика, связанные с подготовкой подвижного состава к ремонту, проводимой в соответствии с требованиями нормативных документов (руб./вагон (контейнер)).

III. Специальные железнодорожные перевозки грузов

7. Расчет платы за специальную железнодорожную перевозку грузов (далее – перевозка специальных грузов) осуществляется в зависимости от категории перевозки.

8. Плата за перевозку специальных грузов в вагонах общего парка определяется согласно приложению № 3 к настоящему документу.

Ставки, предусмотренные приложением № 3 к настоящему документу, рассчитаны в условиях 2016 года и изменяются в последующие годы в соответствии с коэффициентом индексации тарифов для грузовых перевозок.

9. Плата за перевозку специальных грузов в подвижном составе, привлеченном перевозчиком на основании аукциона (публичной оферты), определяется в соответствии с приложением № 3 к настоящему документу с применением коэффициента 0,8 и включением платы

за использование привлеченного подвижного состава ($C_{\text{прив}}$), определяемой по формуле 2.

10. При перевозке в железнодорожном подвижном составе федеральных органов исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, плата за перевозку специальных грузов определяется в соответствии с приложением № 3 к настоящему документу с применением коэффициента 0,8.

11. В случаях, указанных в подпункте "в" пункта 4 и пункте 6 настоящего документа, в расчет платы за перевозку специальных грузов дополнительно включаются соответственно стоимость компенсации и (или) затраты перевозчика, определяемые соответственно по формулам 5, 6 и (или) 8.

IV. Определение платы за воинские и специальные пассажирские железнодорожные перевозки

12. Плата за воинские пассажирские перевозки, осуществляемые в воинских эшелонах из вагонов пассажирского типа, воинских санитарных поездов (вагонах), а также в специально выделенных пассажирских составах (воинских эшелонах), лиц, призванных на

действительную срочную военную службу и уволенных с действительной срочной военной службы в запас, в пассажирских вагонах, не принадлежащих перевозчику, в составе пассажирских поездов дальнего следования определяется за фактическое расстояние по действующим тарифам на пробег пассажирских вагонов (с пассажирами). При переадресовке воинских эшелонов плата за перевозку определяется от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции переадресовки и отдельно от железнодорожной станции переадресовки до железнодорожной станции нового назначения.

13. Плата за перевозку военнослужащих, лиц, призванных на действительную срочную военную службу и уволенных с действительной срочной военной службы в запас, одиночно следующих по билетам, оформленным в обмен на воинские требования, в поездах, курсирующих согласно расписанию движения пассажирских поездов (далее – графиковые поезда), определяется в зависимости от типа вагона и категории места по действующим тарифам или тарифам, установленным перевозчиком, на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении.

14. При перевозках команд из числа лиц, указанных в пункте 13 настоящего документа, в отдельных вагонах, принадлежащих перевозчику, в составах графиковых поездов плата за перевозку определяется по действующим тарифам исходя из фактического числа едущих, но не менее чем за общее число посадочных мест, а также в зависимости от типа и трафарета вагона.

15. Плата за перевозку в специальных вагонах, не принадлежащих перевозчику, в составе пассажирских поездов дальнего следования осужденных и лиц, содержащихся под стражей, определяется по действующим тарифам на пробег пассажирских вагонов (с пассажирами).

16. Плата за перевозку порожних пассажирских вагонов федеральных органов исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, определяется по действующим тарифам в зависимости от порядка следования (в составе грузового или пассажирского поезда). В расчет указанной платы в случае выявления технической неисправности подвижного состава включаются затраты перевозчика на устранение технической неисправности и затраты на необходимую передислокацию в ремонт (из ремонта) и подготовку к ремонту, определяемые по формуле 8.

17. Плата за следование служебных вагонов (вагонов-салонов) федеральных органов исполнительной власти, в интересах которых осуществляются воинские и специальные железнодорожные перевозки, определяется по действующим тарифам на пробег пассажирских вагонов (с пассажирами).

Плата за проезд в служебном вагоне (вагоне-салоне), принадлежащем перевозчику, определяется по тарифу 2-местного купе (спальных вагонов) с местами для лежания (в вагоне от 16 до 20 мест) скорого поезда, установленному перевозчиком, исходя из фактического числа пассажиров, но не менее чем за общее число посадочных мест (по трафарету вагона).

18. Плата за использование инфраструктуры определяется по действующим тарифам на услуги по использованию инфраструктуры при осуществлении пассажирских перевозок.

19. Плата за перевозку военнослужащих, осужденных и лиц, содержащихся под стражей, в специальных вагонах в специально назначаемых вне регулярного расписания поездах (П) определяется

по формуле 9:

$$\Pi_{вр} = \Pi_{факт} \times t_{факт} + И_{вр} \times n_{ваг}, \quad (9)$$

где:

$\Pi_{факт}$ – затраты перевозчика по использованию локомотива перевозчика под перевозку специальных вагонов в специально назначаемых вне регулярного расписания поездах, определяемые на основании расчета (руб./час);

$t_{факт}$ – фактическое время использования локомотива перевозчика под перевозку специальных вагонов в специально назначаемых вне регулярного расписания поездах (часов);

$И_{вр}$ – действующий тариф, установленный для перевозчика за использование инфраструктуры, включая инфраструктурную составляющую (при перевозке вагонов с пассажирами и вагонов в порожнем состоянии) и вокзальную составляющую (при перевозке вагонов с пассажирами), в зависимости от расстояния перевозки по маршруту следования поезда (руб./вагон);

$n_{ваг}$ – количество специальных вагонов в специально назначаемом вне регулярного расписания поезде (единиц).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 к особенностям тарификации воинских и специальных железнодорожных перевозок

Коэффициенты порожнего пробега вагонов по отношению к груженому пробегу и стоимость за начально-конечные операции для соответствующих типов подвижного состава

Тип вагона	Коэффициент порожнего пробега вагонов по отношению к груженому пробегу вагонов	Стоимость начально-конечных операций, перечень которых установлен в тарифном руководстве (руб./вагон)
Крытый	0,6	234,94
Платформа	0,6	234,94
Полувагон	0,6	234,94
Цистерны для перевозки нефти и нефтепродуктов	1	875,87

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к особенностям тарификации
воинских и специальных
железнодорожных перевозок

Коэффициенты порожнего пробега контейнеров по отношению к грузеному
пробегу и величина платы за начально-конечные операции для
соответствующих типоразмеров контейнеров

Типоразмер контейнера	Условное количество контейнеров, размещаемых на вагоне	Коэффициент порожного пробега вагонов по отношению к грузеному пробегу контейнеров	Коэффициент порожного пробега контейнеров по отношению к их грузеному пробегу	Стоимость начально-конечных операций, перечень которых установлен в тарифном руководстве (руб./контейнер)
1	2	3	4	5
3 т	10	0,39	0,3	7,66
5 т	5	0,39	0,3	15,32
10 ф	6	0,34	0,2	12,77
20 ф	3	0,34	0,2	25,53
30 ф	2	0,34	0,2	38,30
40 ф	1,5	0,34	0,2	51,06
свыше 40 ф	1	0,34	0,2	76,59

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к особенностям тарификации
воинских и специальных
железнодорожных перевозок

Стоимость перевозки специальных грузов в вагонах
общего парка

Категория	габарит-	Степень негабаритности грузов	сверхнега-
-----------	----------	-------------------------------	------------

перевозки, единица измерения	ный груз	----- 1 - 4 степени	----- 5 степень	----- 6 степень	баритный груз
-----	-----	-----	-----	-----	-----

Полносоставные поезда

КП-1, рублей за поезд-км	2701	3424,1	4147,2	5593,4	9932
КП-2, рублей за осе-км	32,3	38,3	44,4	56,4	92,7
КП-3, рублей за поезд-км	1802,2	2525,3	3248,4	4694,5	9033,1
КП-4, рублей за осе-км	17,4	23,5	29,5	41,6	77,9

Неполносоставные поезда

КП-2, рублей за осе-км	35,1	42,6	50,1	65	109,9
КП-4, рублей за осе-км	20,3	27,7	35,2	50,2	95
