

УДК 346.52

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/98/40>

## ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

©*Выдашенко Л. А.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, [Vydashenko@mail.ru](mailto:Vydashenko@mail.ru)

©*Выдашенко П. А.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, [Vydashenko@mail.ru](mailto:Vydashenko@mail.ru)

### PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF INTERACTION BETWEEN PUBLIC AND NON-PUBLIC RAILWAY TRANSPORT

©*Vydashenko L.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, [Vydashenko@mail.ru](mailto:Vydashenko@mail.ru)

©*Vydashenko P.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, [Vydashenko@mail.ru](mailto:Vydashenko@mail.ru)

*Аннотация.* В 2023 году исполнилось 20 лет нормативно-правовому документу — Федеральному закону №18-ФЗ «Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации», который регулирует отношения между участниками перевозочного процесса, определяет основные условия организации и осуществления перевозок грузов, порожних вагонов, оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования и необщего пользования. За период действия УЖТ, в этот основной закон вносились изменения федеральными законами изданными органами законодательной власти, связанные с реформированием железнодорожной отрасли, но в подзаконные правовые акты, издаваемые органами исполнительной власти в пределах их компетенции, и в развитие основных законов не своевременно вносятся изменения и поправки, что приводит к возникновению проблем для всех участников перевозки, и наиболее это видно, при организации обслуживания и эксплуатации путей необщего пользования. В области правового регулирования железнодорожного транспорта существует достаточно большой массив нормативных актов, который содержит противоречивый характер при использовании его в работе. В статье рассмотрены проблемные вопросы, возникающие при несвоевременной правовой регламентации взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, а также заключения и исполнения договоров на подачу и уборку вагонов, эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и их обслуживания. В соответствии со ст. 2 УЖТ железнодорожные пути необщего пользования (ПНП) — железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

*Abstract.* In 2023, the main regulatory document — Federal Law no. 18-FZ “Charter of Railway Transport of the Russian Federation” will celebrate its 20th anniversary, which regulates relations between participants in the transportation process, determines the basic conditions for organizing and carrying out the transportation of goods, empty cars, and the provision of railway transport services public use and non-public use. During the period of validity of the UZhT, this



basic law was amended by federal laws issued by legislative bodies related to the reform of the railway industry, but changes and amendments were not made in a timely manner to the by-laws issued by executive authorities within their competence, and to the development of basic laws. , which leads to problems for all transportation participants, and this is most visible when organizing the maintenance and operation of non-public routes. In the field of legal regulation of railway transport, there is a fairly large array of regulations, which contain a contradictory nature when used in work. The article discusses problematic issues that arise from untimely legal regulation of the interaction of public and non-public railway transport, as well as the conclusion and execution of contracts for the supply and removal of cars, the operation of non-public railway tracks and their maintenance. In accordance with Art. 2 UZhT non-public railway tracks (PNP) — railway access tracks adjacent directly or through other railway access tracks to public railway tracks and intended to serve certain users with railway transport services on the terms of contracts or to perform work for their own needs.

*Ключевые слова:* пути общего пользования, грузоотправитель, перевозчик, Устав железнодорожного транспорта, Правила эксплуатации.

*Keywords:* public tracks, shipper, carrier, Railway Transport Charter, Operating Rules.

Железнодорожный транспорт необщего пользования является неотъемлемой и весьма важной частью единой транспортной системы страны. На ПНП грузится около 90% и выгружается более 80% всех грузов, перевозимых магистральным транспортом страны. Компания ОАО «РЖД» постоянно взаимодействует и заключает договора на эксплуатацию и подачу и уборку вагонов. Общее количество заключенных договоров по всей сети ОАО «РЖД» — 13 тысяч, с которыми заключены договора на подачу и уборку вагонов и договора на эксплуатацию путей необщего пользования, 8 тысяч контрагентов включены в договоры на эксплуатацию, так же заключено 6,7 тысяч трехсторонних договоров. Из общего количества путей необщего пользования, не принадлежащих ОАО «РЖД», своими локомотивами обслуживается 29% а остальные 71% обслуживаются маневровыми локомотивами компании ОАО «РЖД». В тоже время существует ряд проблем, связанных с отсутствием четкой нормативной базы при взаимодействии с владельцами и пользователями железнодорожных подъездных путей. Вопрос о пересмотре и доработки существующей нормативной базы, для наиболее эффективного взаимодействие магистрального транспорта и транспорта необщего пользования возникает у многих участников перевозочного процесса. Вначале рассмотрим основные нормативные документы, регулирующие вопросы взаимодействия станции примыкания и путей необщего пользования. К законодательным актам в области железнодорожного транспорта, регламентирующие вопросы взаимодействия станции примыкания и путей необщего пользования относятся:

- Федеральный закон №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [1];
- Федеральный закон №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [2];
- Приказ МПС От 18. 06.2003 г. №26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» [3].
- Приказ МПС России №70 от 10.11.2003 г. Методика по разработке и определению технологических норм погрузки в вагоны и выгрузки грузов из вагонов [4];

- Приказ МПС России №67 от 29.09.2003 г. «Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов» [5];

- Тарифное руководство №2, утверждено Постановлением ФЭК РФ от 19 июня 2002 года №35/12; [6];

- Приказ ФСТ России №127-т/1 от 29.04.2015 г. «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок платы за пользование вагонами; [7];

- Тарифное руководство №3 утверждено Постановлением федеральной энергетической комиссии РФ от 19 июня 2002г. 35/15 [8].

Устав железнодорожного транспорта (УЖДТ) определяет обязательные условия взаимодействия участников перевозочного процесса, в том числе, это касается перевозчика железнодорожного транспорта общего пользования и владельцев железнодорожных путей необщего пользования. Отношения между перевозчиками железнодорожного транспорта общего пользования и владельцев железнодорожных путей необщего пользования регулируются так же договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или на подачу и уборку вагонов в соответствии с УЖДТ (ст. 55, 56) [2].

Основные положения договоров на эксплуатацию или на подачу и уборку содержатся в ст. 58 [2]. Так, в частности, определено, что договорами «устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов.

Начиная с 2003 году на железной дороге произошли существенные организационные изменения, за период реформ железнодорожного транспорта был принят целый ряд документов, в ходе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте (Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 №384) грузовой вагонный парк практически полностью был передан независимым частными компаниям. В перевозочном процессе появился новый участник — оператор железнодорожного подвижного состава – компания, владеющая грузовыми вагонами (контейнерами) и оказывающая услуги по их предоставлению для осуществления перевозки. Операторы участвуют в осуществлении перевозочного процесса с использованием принадлежащих им на праве собственности или ином праве железнодорожных вагонов и контейнеров (далее — железнодорожные вагоны и контейнеры оператора) и осуществляют взаимодействие с перевозчиками и иными физическими и юридическими лицами на основании соответствующих договоров и федеральных законов, регулирующих деятельность всех участников перевозки, но вопрос ответственности операторов за задержку возврата вагонов требует дополнительного уточнения в нормативной базе. Например в ФЗ №18 [2] ст. 62 и ст. 99 направлены на регулирование отношений, связанных с использованием вагонов (контейнеров) при перевозке, но с учетом произошедших изменений вправе ли ими «пользоваться» операторы подвижного состава, которые по сути заменили перевозчика в этих отношениях? В действующих нормативных документах этот вопрос не прописан, но в судебной практике встречается. В постановлении от 20.03.2012 №15028/11 Президиум Высшего Арбитражного Суда отметил, что действие ст. 62 Устава распространяется не только на перевозчика, но и на иного владельца вагона, являющегося оператором подвижного состава. Из этого следует, что и самому оператору при заключении договора на предоставление вагонов нужно учитывать

этот момент и прописать в своих договорах. При этом если на нормативном уровне предписано, что предоставление подвижного состава осуществляется только на основании договора, то нет ни единого основания давать оператору особую повышенную защиту своей собственности и выполнять задачи по контролю за нахождением собственных вагонов персоналом компании ОАО «РЖД».

Оператор, будучи непосредственно участником перевозки, может и должен самостоятельно заботиться об эффективности работы своего собственного подвижного состава. Действующее правовое регулирование для этого предоставляет массу механизмов, самым простым из которых является договорная неустойка (Гражданский кодекс, статья 330). Оператор вправе привлечь контрагента (грузоотправителя, грузополучателя или владельца путей необщего пользования), сослаться на положения ст. 62 и 99 Устава. Ведение такой меры ответственности усиливает внимание и ответственность грузополучателя, когда он задержав вагон, получит требование сначала от покупателя, привлечшего его для исполнения договора поставки, а затем от оператора, в чьем подвижном составе была выполнена перевозка.

Так же требует уточнения термин «срок оборота вагонов на путях необщего пользования». При заключении договоров с грузоотправителями на предоставление вагонов под погрузку, операторами подвижного состава не учитываются сроки оборота вагонов на путях необщего пользования, в своих договорах на предоставления вагонов, владельцы вагонов устанавливают свои сроки возврата вагонов. Например, 2 суток с момента прибытия на станцию, а срок оборота на пути необщего пользования, который прописывается и регламентируется в договорах на подачу и уборку вагонов и на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования устанавливается в часах и совсем другой.

В то же время, в статье (ст. 58 УЖДТ) прописано: «Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов должны учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях единые технологические процессы, порядок разработки и утверждения которых устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В соответствии со ст. 62 УЖТ РФ в договоре на эксплуатацию подъездного пути при обслуживании его локомотивом владельца этого подъездного пути устанавливается место передачи вагонов (выставочный путь) и технологический срок оборота. При этом Правила (3) в п. 3.1 указывают, что выставочные пути могут располагаться на железнодорожных путях общего (на станции примыкания) и необщего (на подъездном пути) пользования, и в договорах должно четко указываться место расположения этого выставочного пути. Потому что данный фактор существенно влияет на продолжительность технологического срока оборота вагонов на подъездном пути и на процедуру передачи ответственности за вагоны между участниками указанного договора.

Порядок подачи вагонов на выставочный путь регулируется ст. ст. 20, 34, 58, 62, УЖДТ [2], п. 3.1-3.7 Правил [3]. В соответствии с этими правовыми положениями конкретный порядок подачи вагонов устанавливается договором на эксплуатацию подъездного пути или договором на подачу и уборку вагонов. Требование об обязательном уведомлении подачи и уборки вагонов необходимо, чтобы стороны могли заблаговременно подготовиться к предстоящей работе с вагонами (оповестить причастных работников, освободить железнодорожные пути для приема передаваемых вагонов, подготовить маневровые средства и погрузочно-выгрузочные механизмы, спланировать работу причастных работников). Кроме

того, уведомление необходимо для документальной фиксации начала и окончания исчисления технологических сроков оборота вагонов, технологических сроков на погрузку и выгрузку вагонов (ст. 39, 62 УЖТ) [2], а также для установления момента наступления ответственности за задержку подачи вагонов на выставочные пути и уборки с них, задержку вагонов на подъездных путях, за несвоевременный прием вагонов с железнодорожных станций на подъездные пути по вине ветвевладельца или перевозчика ст. 43, 99, 100 [2].

С термином уведомление связаны приемо-сдаточные операции. По своему содержанию приемо-сдаточные операции являются операциями по осмотру и передаче вагонов(контейнеров) в техническом и коммерческом отношении (ст. 20 УЖДТ[2], кроме того, приемо-сдаточные операции являются моментом перехода юридической ответственности за передаваемые вагоны или контейнеры (груженные, порожние) и грузы, погруженные в вагоны или контейнеры, от одной стороны к другой, участвующих в проведении этих операций (п. 3.2 Правил) [3].

Термин «уведомление» (ст. 20, 39, 49, 58, 62, 99, 100 УЖДТ РФ; п. 2.3, 3.5 Правил) имеет двойное содержание и требует уточнения в нормативных документах [3]:

- во-первых, это обязательное своевременное извещение одной стороной другую о готовности к передаче (подаче, уборке) вагонов, чтобы стороны могли заблаговременно подготовиться к предстоящей работе с вагонами (оповестить причастных работников, освободить железнодорожные пути для приема передаваемых вагонов, подготовить маневровые средства и погрузочно-выгрузочные механизмы, спланировать работу причастных служб и т.д.). Документально зафиксировать начала и окончания исчисления технологических сроков оборота вагонов, технологических сроков на погрузку и выгрузку вагонов, а также для установления момента наступления ответственности за задержку подачи вагонов на выставочные пути и уборки с них, задержку вагонов на подъездных путях, за несвоевременный прием вагонов с железнодорожных станций на подъездные пути по вине ветвевладельца или перевозчика;

- во-вторых, это единственный технологический способ подачи и уборки вагонов между станцией примыкания и железнодорожным подъездным или выставочным путем по факту сообщения о готовности произвести передачу вагонов. Ввиду отсутствия в действующих нормативных правовых актах организации технологического процесса подачи и уборки вагонов гражданское законодательство (ст. 5 Гражданского Кодекса РФ) допускает применение обычаев делового оборота, т.е. сложившиеся и широко применяемые правила поведения в области предпринимательской деятельности (в т. ч. устойчивое правило поведения по организации подачи и уборки вагонов).

Время на приемо-сдаточные операции определяется в зависимости от числа вагонов из расчетов 1 минута на вагон (п 2.6 Приказа МПС России №67). Необходимо обратить внимание на то, что приказ МПС России №67 не предусмотрел предельную продолжительность приемо-сдаточных операций на железнодорожных выставочных и иных (погрузочно-выгрузочных) путях. В тоже время указанием МПС Д-720у п. 3.6 предусмотрена предельная продолжительность приемо-сдаточных операций

«Время на приемо-сдаточную операцию определяется в зависимости от числа вагонов в передаче из расчета 1 мин на вагон, но не более 30 мин на всю одновременно передаваемую партию вагонов». И так в указании прописано не более 1 минуты на вагон, этого времени явно не хватит на выполнение качественных приемо-сдаточных операций.

В действующих договорах на эксплуатацию подъездного пути и на подачу и уборку вагонов все еще время на приемо-сдаточные операции ограничивается 30 минутами, что



противоречит п. 2.6 Приказа МПС России №67. Поэтому при заключении новых договоров владельцам и пользователям подъездных путей необходимо учитывать положения Приказа МПС России №67. Следует пересмотреть эти нормы и внести поправки во все нормативно-правовые акты, чтобы было понятно всем кто с этим работает, как приёмосдатчику так и осмотровщику вагонов и специалистам ТЦФТО при заключении договоров.

Законодательно внесено и прописано, с одной стороны, перевозчик обязан устанавливать на основании технологии работы станции примыкания и пути необщего пользования сроки на подачу вагонов и включением в договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования п. 3.7 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, приказ МПС России от 18.06.2003 № 26[3], а с другой стороны обеспечил эту обязанность законной неустойкой (ст.100 УЖДТ). А как её установить (сколько времени должно пройти до подачи вагонов не прописано).

В правилах приёма грузов к перевозке (Приказ Минтранса России №374 от 07.12.2016г) п. 10 прописано: «При подаче вагонов, контейнеров позднее срока, указанного в уведомлении о времени подачи вагонов, контейнеров под погрузку, но не более двух часов, время нахождения вагонов, контейнеров на железнодорожном пути необщего пользования исчисляется с момента фактической подачи. Если опоздание превышает два часа, то перевозчик обязан незамедлительно уведомить грузоотправителя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени предстоящей подачи вагонов, контейнеров». Получается перевозчик обязан повторно уведомить вновь — грузоотправителя, владельца железнодорожного пути необщего пользования о времени предстоящей подачи вагонов, и у перевозчика нет ответственности за несвоевременную подачу. По сути, нормы ст. 100, УЖДТ исходят из необходимости защиты грузоотправителя, грузополучателя желающего обеспечить своевременную доставку груза, а как это выполнить не прописано в нормативной базе.

Для крупных грузоотправителей разрабатывается Единый технологический процесс работы станций инфраструктуры общего пользования и путей необщего пользования (ЕТП). ЕТП разрабатывается согласно Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования Приказ МПС от 18 июня 2003г. №26 [3].

Согласно, Приказ МПС от 18 июня 2003г. № 26 пункт (5.1) ЕТП разрабатывается для железнодорожных путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивами владельца железнодорожного пути необщего пользования и имеющих среднесуточный грузооборот 100 и более вагонов. При согласии сторон ЕТП может разрабатываться и с меньшим грузооборотом. Согласно п. 5.13 [3], «форма ЕТП устанавливается Методикой по разработке единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования и железнодорожной станции примыкания, утверждаемой МПС России». Методика, предусмотренная п. 5.13 [3], отсутствует до сих пор, и временные указания по разработке единых технологических процессов работы путей необщего пользования и станций примыкания отменены и нет нормативной по разработке ЕТП. Необходимо разработать типовую методику по ЕТП (Единый технологический процесс работы станций инфраструктуры общего пользования и путей необщего пользования) для всех пользователей услуг.

Особое внимание требует (4.2 Приказ №26) «В случаях, когда размер одновременно подаваемой партии вагонов, установленной в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов локомотивом, принадлежащим перевозчику, превышает вместимость мест погрузки и выгрузки, учет

времени нахождения второй и последующих групп вагонов осуществляется с момента истечения технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов первой группы вагонов, находящихся на местах погрузки». Этот п. 4.2 Правил противоречит положениям ст. 39 Устава., в которой установлена ответственность за нахождение вагонов на путях общего пользования после 2 часов после уведомления. Требуется уточнения противоречий при начислении платы за сверхнормативное нахождение собственных вагонов на путях общего пользования. В целях реализации требований законодательства разработано Тарифное руководство «Плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правила ее применения» (приказ ФСТ России от 29 апреля 2015 г. № 127-Т/И). Вступившим в силу с 1 апреля 2015 года Федеральным законом РФ от 31.12.2014 г. №503-ФЗ «О внесении изменений в ФЗ №18 «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предусмотрено право взимания платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования в перевозочном процессе и вне перевозочного процесса в случаях, определенных ст. 39 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации. Введение новой редакцией Устава принципа платности нахождения на инфраструктуре общего пользования железнодорожного подвижного состава направлено на усиление ответственности собственников вагонов и пользователей услуг железнодорожного транспорта и стимулирование участников перевозочного процесса для более эффективно использовать потенциал инфраструктуры и подвижной состава. Отсутствие необходимого правового регулирования деятельности перевозчика, владельцев и контрагентов путей необщего пользования, операторов для эффективного осуществления перевозок и сбалансированного распределения прав, обязанностей и ответственности участников перевозочного процесса негативно влияет на бизнес всех заинтересованных сторон, таких как ОАО «РЖД», операторы, промышленные предприятия (грузовладельцы), владельцы путей необщего пользования.

На примере ФЗ №18 (УЖДТ) [2] и Приказа №26 [3] обозначены проблемные вопросы, которые требуют пересмотра отдельных статей Федерального закона № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [2], Приказа МПС От 18. 06.2003г. №26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования» [3] и необходимости разработки типовой методики по ЕТП (Единый технологический процесс работы станций инфраструктуры общего пользования и путей необщего пользования). На основании проведенного анализа по законодательным актам в области железнодорожного транспорта, регламентирующие вопросы взаимодействия станции примыкания и путей необщего пользования существует достаточно большой массив нормативных актов, который содержит противоречивый характер при использовании его в работе и требует уточнений и внесения изменений.

#### *Список литературы:*

1. Федеральный закон №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». <https://goo.su/zm4cIX>
2. Федеральный закон №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». <https://goo.su/OL15z>
3. Приказ МПС От 18.06.2003 г. №26 «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования». <https://goo.su/DsJiozp>
4. Приказ МПС России №70 от 10.11.2003г. Методика по разработке и определению технологических норм погрузки в вагоны и выгрузки грузов из вагонов. <https://goo.su/o8IJix>

5. Приказ МПС России №67 от 29.09.2003г. «Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов». <https://goo.su/5HpVG>

6. Тарифное руководство №2, утверждено Постановлением ФЭК РФ от 19 июня 2002 года №35/12. <https://goo.su/INL209r>

7. Приказ ФСТ России № 127-т/1 от 29.04.2015 г. «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок платы за пользование вагонами». <https://goo.su/9IHj4>

8. Тарифное руководство №3 утверждено Постановлением федеральной энергетической комиссии РФ от 19 июня 2002 г. 35/15. <https://goo.su/gHayl3>

#### References:

1. Federal'nyi zakon №17-FZ “O zheleznodorozhnom transporte v Rossiiskoi Federatsii”. <https://goo.su/zm4cIX>

2. Federal'nyi zakon №18-FZ “Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiiskoi Federatsii”. <https://goo.su/OL15z>

3. Prikaz MPS Ot 18.06.2003 g. №26 “Ob utverzhdenii Pravil ekspluatatsii i obsluzhivaniya zheleznodorozhnykh putei neobshchego pol'zovaniya”. <https://goo.su/DsJiozp>

4. Prikaz MPS Rossii №70 от 10.11.2003г. Metodika po razrabotke i opredeleniyu tekhnologicheskikh norm pogruzki v vagony i vygruzki грузов из вагонов. <https://goo.su/o8IJix>

5. Prikaz MPS Rossii №67 от 29.09.2003г. “Poryadok razrabotki i opredeleniya tekhnologicheskikh srokov oborota vagonov, a takzhe tekhnologicheskikh norm pogruzki грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов”. <https://goo.su/5HpVG>

6. Tarifnoe rukovodstvo №2, utverzhdeno Postanovleniem FEK RF ot 19 iyunya 2002 goda №35/12. <https://goo.su/INL209r>

7. Prikaz FST Rossii № 127-t/1 от 29.04.2015 г. “Ob utverzhdenii platy za nakhozhdenie na zheleznodorozhnykh putyakh obshchego pol'zovaniya podvizhnogo sostava i pravil ee primeneniya (Tarifnoe rukovodstvo), a takzhe o vnesenii izmenenii i dopolnenii v Pravila primeneniya stavok platy za pol'zovanie vagonami”. <https://goo.su/9IHj4>

8. Tarifnoe rukovodstvo №3 utverzhdeno Postanovleniem federal'noi energeticheskoi komissii RF ot 19 iyunya 2002 g. 35/15. <https://goo.su/gHayl3>

*Работа поступила  
в редакцию 23.11.2023 г.*

*Принята к публикации  
03.12.2023 г.*

#### Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А., Выдашенко П. А. Проблемы правового регулирования взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования // Бюллетень науки и практики. 2024. Т. 10. №1. С. 320-327. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/98/40>

#### Cite as (APA):

Vydashenko, L., & Vydashenko, P. (2024). Problems of Legal Regulation of Interaction Between Public and Non-public Railway Transport. *Bulletin of Science and Practice*, 10(1), 320-327. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/98/40>

