

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2023.8.14>

## DOŚWIADCZENIA W KSZTAŁTOWANIU TARYF W ZAKRESIE KOLEJOWEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO KRAJÓW EUROPEJSKICH I POTRZEBA ICH POŻYCZANIA NA UKRAINIE

*Andriy Kvakusha*

*aspirant Narodowej Akademii Spraw Wewnętrznych (Kijów, Ukraina)*

*ORCID ID: 0000-0002-5264-3441*

*a.kvakusha@gmail.com*

**Adnotacja.** Artykuł poświęcony jest badaniu konieczności zmiany istniejącego systemu taryfowego na Ukrainie w zakresie przewozu ładunków kolejami Ukrainy oraz konieczności i możliwości przejścia do europejskiego systemu kształtowania taryf w zakresie kolejowego transportu towarowego.

W ciągu ostatnich kilku lat Rząd Ukrainy, Ministerstwo Rozwoju Gmin, Terytoriów i Infrastruktury Ukrainy (dawne Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy) oraz SA „Ukrzaliznytsia” zwracały uwagę na potrzebę przebudowy obecnego systemu kształtowania taryf w dziedzinie transportu ładunków kolejami Ukrainy i obiecują wprowadzenie odpowiednich zmian.

W wyniku przyjęcia przez Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy w latach 2021 i 2022 szeregu zarządzeń w sprawie wprowadzenia zmian w obecnie obowiązującym poborze stawek za przewóz towarów kolejami Ukrainy, proces restrukturyzacji istniejących rozpoczął się model kształtowania taryf na Ukrainie w zakresie kolejowego transportu towarowego. Jednak największe zmiany w reformowaniu systemu kształtowania taryf w zakresie kolejowego transportu towarowego Ukrainy są jeszcze przed nami, a przyszła reforma istniejącego modelu kształtowania taryf w zakresie kolejowego transportu towarowego będzie z konieczności związana z czerpiąc z odpowiedniego doświadczenia krajów europejskich w tej kwestii.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, taryfa, pobór ceł, restrukturyzacja kolei, prywatyzacja kolei, doświadczenia europejskie.

## THE EXPERIENCE OF TARIFF FORMATION IN THE FIELD OF FREIGHT RAILWAY TRANSPORTATIONS BY THE EUROPEAN COUNTRIES AND NECESSITY OF HIS BORROWING IN UKRAINE

*Andriy Kvakusha*

*Postgraduate Student of the National Academy of Internal Affairs (Kyiv, Ukraine)*

*ORCID ID: 0000-0002-5264-3441*

*a.kvakusha@gmail.com*

**Abstract.** The article is sanctified to research of question of necessity of change of the existing in Ukraine system of tariff formation in the sphere of realization of freight transportations by Ukrainian railroads, and the necessity and possibility of passing to the European system of tariff formation in the sphere of realization of freight railway transportations.

Over the past few years, the Government of Ukraine, the Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine (former Ministry of Infrastructure of Ukraine) and JSC "Ukrzaliznytsia" have noted about the need to reform the current system of tariff formation in the field of freight transportation by railways of Ukraine, and promising to implement the corresponding changes.

As a result of the adoption by the Ministry of Infrastructure of Ukraine in 2021 and 2022 of a number of orders on the introduction of changes to the currently valid collection of tariffs for the transportation of freights by railways of Ukraine, the process of restructuring the existing model of tariff formation in Ukraine in the field of freight rail transportation has begun. But the biggest changes in the reform of the tariff formation system in the field of cargo transportation by railways of Ukraine yet expect ahead, and future reforms of existent model of tariff formation in the field of realization of freight railway transportations of necessarily will be related with getting of experience of European countries of on the specified issue.

**Key words:** railway transport, tariff, Collection of tariffs, restructuring of railways, privatization of railways, European experience.

## ДОСВІД ТАРИФУВАННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ КРАЇН ЄВРОПИ ТА НЕОБХІДНІСТЬ ЙОГО ЗАПОЗИЧЕННЯ В УКРАЇНІ

*Андрій Квакуша*

*аспірант Національної академії внутрішніх справ (Київ, Україна)*

*ORCID ID: 0000-0002-5264-3441*

*a.kvakusha@gmail.com*

**Анотація.** Стаття присвячена дослідженню питання необхідності зміни існуючої в Україні системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України, та необхідності і можливості переходу на європейську систему тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень.

Протягом останніх декількох років Уряд України, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (колишнє Міністерство інфраструктури України) та АТ «Укрзалізниця» зазначають про необхідність перебудови чинної системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, і обіцяють впровадження відповідних змін.

Внаслідок прийняття Міністерством інфраструктури України в 2021 та 2022 роках ряду наказів про внесення змін до діючого станом на теперішній час збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України розпочався процес перебудови існуючої в Україні моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень. Але найбільші зміни в реформуванні системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України ще чекають попереду, і майбутнє реформування існуючої моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень обов'язково буде пов'язане з запозиченням відповідного досвіду країн Європи з вказаного питання.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, тариф, Збірник тарифів, реструктуризація залізниць, приватизація залізниць, європейський досвід.

**Вступ.** Основним станом на теперішній час збірником тарифів в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України є Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009 (Про затвердження Збірника тарифів № 317, 2009), до якого неодноразово вносились зміни на підставі відповідних наказів Міністерства інфраструктури України, і який хоч і має велику кількість відмінностей від передуючого йому Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України № 551 від 15.11.1999 (Про затвердження Збірника тарифів № 551, 1999), але дуже багато запозичив з нього, що вказує на певну його застарілість та необхідність внесення кардинальних змін до нього з метою приведення його у відповідність до вимог та реалій сьогодення.

З урахуванням цього все гучніше протягом останніх двох десятиліть лунає мова про необхідність відступлення від сучасної української моделі побудови тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, і переходу залізниць України на європейську, більш спрощену, і разом з тим більш конкурентноспроможну, модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень.

В ході проведеного дослідження використовувалися метод системного аналізу та синтезу, порівняльно-правовий та формально-логічний методи, які дозволили проаналізувати відповідне законодавство України та інших європейських країн, та запропонувати свої подальше бачення подальшого ходу потенційно можливих реформ у вказаній сфері суспільних правовідносин.

**Метою даного дослідження** є окреслення та висвітлення необхідності реформування існуючої в Україні системи тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень з урахуванням впровадження досвіду європейських залізниць.

**Виклад основного матеріалу.** В розрізі вантажів, які перевозяться залізницями України вбачається, що на відміну від європейських залізниць, значний, а іноді навіть і домінуючий обсяг вантажоперевезень українськими залізницями займають низьковартісні вантажі 1 класу та позакласної групи, які, як правило, є якоюсь сировиною та матеріалами необхідними для виготовлення більш високовартісної готової продукції. Їх частка в вантажоперевезеннях європейськими залізницями є значно нижчою в порівнянні з залізницями України, оскільки значний обсяг вантажоперевезень європейських залізниць займає саме високовартісна готова продукція, в кінцевій собівартості якої частка витрат на транспортування є доволі невисокою в порівнянні з часткою витрат на перевезення вантажів 1 класу та позакласної групи, яка закладена в кінцевій вартості на вказані вантажі, як товар.

Така різниця між складом вантажів, які перевозяться українськими і європейськими залізницями призвела до сповільненого темпу переходу залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, оскільки цей перехід, прямо кажучи, є дуже невигідним для багатьох підприємств України, які працюють у різних галузях виробництва та господарська діяльність яких пов'язана з виготовленням вантажів 1 класу та позакласної групи, або їх активним використанням у власній господарській діяльності.

Внаслідок цього будь-які зміни в системі тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України відбуваються не стільки з огляду на АТ «Укрзалізниця» та її потреби в реформуванні чинної моделі тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень, скільки з огляду на інші сфери господарської діяльності України, і потреби суб'єктів господарювання, які провадять у них свою господарську діяльність, в частині перевезення вантажів 1 класу та позакласної групи за надзвичайно низькими тарифними ставками, які на практиці дуже часто перевозяться за цінами нижче собівартості (дуже часто має місце в контексті перевезення вантажів позакласної групи) або транспортуються за фактичною собівартістю перевезення (дуже часто має місце в контексті перевезення вантажів 1 класу).

Так використання дешевих тарифів АТ «Укрзалізниця» в частині вантажоперевезень вантажів 1 класу та позакласної групи, в порівнянні з тарифами європейських залізниць на здійснення перевезень аналогічних вантажів, дозволяє сформувати низьку ціну на вантажі 1 класу та позакласної групи за рахунок низької собівартості витрат на транспортування вказаної продукції закладеної в кінцевій ціні такого товару

в порівнянні з цінами на аналогічну продукцію на європейських ринках, де вартість таких вантажів, і, відповідно, закладена в них частка витрат на транспортування, не просто є значно вищою в порівнянні з Україною, а й, як правило, взагалі не відрізняється від вартості перевезення більш дороговартісних вантажів, оскільки для багатьох європейських залізничних вантажоперевізників фактична собівартість вантажу немає жодного значення при обрахунку провізної плати за його перевезення, і зазвичай вона є однаковою для всіх без винятку видів вантажів незалежно від їх класів та кодів.

В свою чергу, підвищення тарифів на перевезення вантажів 1 класу та позакласної групи, в тому числі й їх уніфікація в частині встановлення однакової вартості з вантажоперевезеннями вантажів 2 і 3 класів, призведе до зростання закладеної в них частки витрат на транспортування, і, відповідно, зростання їх собівартості, що може призвести до зменшення попиту на вантажі 1 класу та позакласної групи українського виробництва як усередині країни, так і на міжнародних ринках, і неодмінно призведе до зростання вартості продукції, що виготовляється у різних галузях господарства з використанням вантажів 1 класу та позакласної групи, що може мати негативний вплив для всієї економіки і промисловості України.

Разом з тим, хоч і повільно, але перехід до уніфікації в частині встановлення однакової вартості з вантажоперевезень вантажів різних тарифних класів на залізницях України все ж таки відбувається, про що свідчить поступово здійснюване зближення розмірів коефіцієнтів на перевезення вантажів різних тарифних класів, та уніфікація в частині встановлення однакових тарифів на повернення порожніх вагонів з-під перевезення вантажів різних тарифних класів, незалежно від того вантажі якого класу до цього в них перевозилися, на підставі наказів Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 (Про внесення зміни до Коефіцієнтів № 418, 2021), № 586 від 29.10.2021 (Про внесення зміни до Коефіцієнтів № 586, 2021) і № 441 від 22.06.2022 (Про внесення зміни до Коефіцієнтів № 441, 2022).

Тому з впевненістю можна констатувати, що запозичення Україною європейської моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень хоч і повільно, але все ж таки здійснюється, і загалом є неминучим, а тому з часом Україна, що є більш вірогідним і прийнятним, або перейме модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень якоїсь конкретної європейської країни (в такому разі скоріш за все це буде система тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями Республіки Польща), або, що є менш вірогідним, але все ж таки можливим, в ході поступового переходу і побудови власної моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, запозичить і уніфікує між собою елементи моделей тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень одразу декількох європейських держав, які хоч і мають між собою багато спільного, але і містять певні відмінності між собою.

Порівнюючи АТ «Укрзалізниця» з залізницями європейських країн вбачається, що з-поміж них залізниця України найбільше схожі на залізницю Республіки Польща, які також мають значну протяжність залізничних шляхів територією своєї держави, і які також, але більш швидко і успішно пройшли шлях кардинальної перебудови з початку 1990-их років до сьогодні, в тому числі й в частині зміни системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень.

Аналогічно АТ «Укрзалізниця», залізниця Республіки Польща в 1990-их роках та на початку 2000-их років, на виконання вимог Директиви 91/440/ЄС від 29.07.1991 року «Про розвиток залізниць Співтовариства» (Директива 91/440/ЄС, 1991), та внаслідок прийняття ряду нормативно-правових актів парламентом та Урядом Республіки Польща, пройшли значний шлях реорганізації від державного підприємства «Polskie Koleje Państwowe» («PKP») до акціонерного товариства, та створення на базі державного підприємства, шляхом його реструктуризації, ряду окремих підприємств в частині провадження господарської діяльності у різних сферах залізничного транспорту – окремо в пасажирських перевезеннях, окремо в вантажних перевезеннях, окремо в експедируванні і логістиці, окремо в обслуговуванні та модернізації залізничної інфраструктури, окремо в обслуговуванні та модернізації рухомого складу.

Наразі «Grupa PKP» являє собою холдинг корпоративізованих підприємств, частина яких пройшла процес часткової приватизації на користь приватних власників. Основним з-поміж підприємств «Grupa PKP» в частині здійснення вантажоперевезень залізницями Республіки Польща є підприємство «PKP Cargo», яке займає домінуюче становище у вказаній сфері правовідносин, і надає послуги з вантажоперевезень на більшості маршрутів залізниць Республіки Польща. Поряд з ним у якості значно менш важливого, але при цьому достатньо вагомого оператора в частині здійснення вантажних перевезень залізницями Республіки Польща, слід також виділити підприємство «PKP LHS sp. z o.o.», яке здійснює вантажоперевезення виключно за напрямком Грубешів – Славків (і має пряме сполучення з залізницями України через державний кордон між Україною і Республікою Польща), який має більшу ширину колію в 1520 мм (аналогічну ширині колії в Україні), аніж інші залізничні шляхи Республіки Польща в 1435 мм (загальна європейська ширина колії) на яких і здійснює вантажоперевезення підприємство «PKP Cargo».

Загалом оцінюючи процес корпоратизації та приватизації підприємств, які входять до складу «Grupa PKP» вбачається, що дежо схожі процеси реструктуризації наразі відбуваються і в АТ «Укрзалізниця», коли з прийняттям Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» (Про особливості утворення АТ «Укрзалізниця», 2012) та постанови Кабінету Міністрів України № 200 від 25.06.2014 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (Про утворення АТ «Укрзалізниця», 2014), прийняті на виконання вказаного закону, Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) з державної установи перетворилася на

Акціонерне товариство «Укрзалізниця» у складі якого були створені окремі філії, кожна з яких провадить окремі види господарської діяльності у різних сферах залізничного транспорту (6 регіональних філій АТ «Укрзалізниця» у вигляді «Південно-Західної залізниці», «Південної залізниці», «Придніпровської залізниці», «Донецької залізниці», «Одеської залізниці» та «Львівської залізниці», та інші окремо структуровані філії АТ «Укрзалізниця», кожна з яких провадить окремі види господарської діяльності у різних сферах залізничного транспорту).

Вбачається, що в процесі подальших реструктуризацій, аналогічно залізницям Республіки Польща, АТ «Укрзалізниця» також очікує перетворення у холдинг підприємств, які будуть провадити господарську діяльність в різних сферах залізничного транспорту, до складу якого увійдуть нинішні філії АТ «Укрзалізниця», які у свою чергу будуть перетворені в повноцінні підприємства у формі відповідних господарських товариств, які можуть бути, як частково приватизовані з залишенням значного або контрольного пакету акцій у власності держави (аналогічно підприємству “PKP Cargo”), так і повністю залишені у власності держави, як це має місце в контексті найбільших вантажоперевізників залізницями Федеративної Республіки Німеччина та залізницями Французької Республіки.

Загалом реструктуризація залізниць Республіки Польща в 1990-их та 2000-их роках призвела і до кардинальних змін в частині реалізації тарифної політики у сфері вантажоперевезень польськими залізницями, і фактичного переходу тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями Республіки Польща з державно регульованих до вільних тарифів, які встановлюються безпосередньо підприємством "PKP Cargo" ("Taryfa towarowa PKP Cargo") в частині здійснення вантажних перевезень залізницями Республіки Польща, чи підприємством "PKP LHS sp. z o.o." ("Taryfa Towarowa PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej spółki z o.o. w 2022 r.") в частині здійснення вантажних залізничних перевезень за напрямком Грубешів – Славків колією шириною в 1520 мм.

Разом з тим, з аналізу тексту тарифів на здійснення вантажних перевезень залізницями Республіки Польща вбачається, що при побудові власної тарифної політики для підприємств “PKP Cargo” і “PKP LHS sp. z o.o.” уповноважені на те суб’єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями Республіки Польща також в значній мірі керувалися досвідом найбільших європейських залізниць (передусім досвідом залізниць Федеративної Республіки Німеччина, яка на 100 % перебуває у власності уряду даної держави), і розробляли власні збірники тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень з огляду на збірник тарифів на здійснення вантажоперевезень Федеративної Республіки Німеччина та інших європейських залізниць, що прямо вбачається з єдності підходу до розрахунку вартості вантажоперевезень та однаковості у структурі вказаних збірників тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень.

Тобто, досвід найбільших європейських залізниць прямо показує, що приватизація АТ «Укрзалізниця» в жодному разі не є і не може бути обов’язковою умовою реформування тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень. І хоча досвід Республіки Польща показує, що вагоме значення в реформуванні тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень мала в тому числі й приватизація польських залізниць, що посприяло переходу тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями Республіки Польща з державно регульованих цін на вільні ціни, досвід залізниць Федеративної Республіки Німеччина та Французької Республіки показує, що зазначена умова не є обов’язковою, і реформувати тарифну політику у сфері вантажоперевезень залізницями України можна й залишивши АТ «Укрзалізниця» в державній власності, разом з тим кардинально змінивши при цьому порядок формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів на здійснення вантажних перевезень залізницями України у якості державно регульованих цін.

Загалом порівнюючи збірники тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень підприємств “PKP Cargo” і “PKP LHS sp. z o.o.” зі Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв’язку України № 317 від 26.03.2009, вбачається, що перехід залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень має бути спрямований на зумовлення досягнення економічної обґрунтованості тарифів на здійснення вантажоперевезення залізницями України, за якого розмір плати за перевезення вантажів українськими залізницями неодмінно забезпечуватиме відповідність вартості послуги вантажоперевезення витратам на її виробництво, а також зумовлюватиме отримання прибутку АТ «Укрзалізниця» від її продажу (реалізації).

Також перехід залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень має бути спрямований на підвищення конкурентноспроможності в частині створення рівної можливості доступу всіх заінтересованих суб’єктів господарювання до потенційно конкурентних (вагонного та локомотивного) секторів господарювання у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень, із залишенням у повному управлінні АТ «Укрзалізниця» виключно природно-монопольного сектору господарювання у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень у вигляді залізничної інфраструктури.

**Висновок.** Загалом вбачається, що незалежно від того, який шлях реформування існуючої станом на теперішній час в Україні моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України буде обрано:

– або запозичення моделі тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень якоїсь з європейських країн (вірогідніше за все Республіки Польща);

– або побудова нової власної моделі тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень шляхом запозичення і уніфікації між собою елементів моделей тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень одразу декількох європейських держав.

Вказаний процес в жодному разі не буде простим для всіх без виключення галузей економіки і промисловості України, оскільки він не просто потребуватиме кардинальних змін в частині відступлення від діючої станом на теперішній час в Україні моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України.

Для багатьох галузей економіки і промисловості України реформування чинної моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України з початком його введення матиме «шоковий ефект», оскільки воно неодмінно призведе до підвищення вартості на товари, які віднесені до вантажів 1 класу та позакласної групи, внаслідок зростання закладеної в їх вартості частки витрат на транспортування, що в свою чергу також неодмінно вплине на підвищення вартості на продукцію, яка виготовляється або споживається у інших суміжно пов'язаних галузях господарювання, де має місце використання товарів, які віднесені до вантажів 1 класу та позакласної групи.

Тому вже зараз з впевненістю можна констатувати, що процес реформування моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України піддаватиметься численній критиці зі сторони багатьох суб'єктів господарювання, які працюють у різних галузях виробництва та господарська діяльність яких пов'язана з виготовленням вантажів 1 класу та позакласної групи, або їх активним використанням у власній господарській діяльності.

Але реформування моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України, і запозичення передового досвіду європейських залізниць з вказаного питання, є вкрай необхідними як для подальшого успішного розвитку залізничного транспорту України, так і для подальшого успішного розвитку інших галузей промисловостей України, і всієї держави зокрема.

А тому реалізація процесу реформування чинної моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України, шляхом запозичення передового досвіду європейських залізниць з вказаного питання, на практиці повинна бути здійснюватися у декілька етапів і займати значний проміжок часу, що призведе до пом'якшення того негативного ефекту від неї, який буде мати місце на початку проведення вказаної реформи, і спочатку виражатися в завершені уніфікації в частині встановлення однакових тарифів на повернення порожніх вагонів з-під перевезення вантажів різних тарифних класів, і в подальшому поетапному спрощенні системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України шляхом поступового зменшення кількості:

- тарифних схем базових ставок, які застосовуються в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України;
- складових елементів на підставі яких визначається плата за здійснення вантажоперевезень залізницями України;
- державно регульованих зборів за роботи та послуги, пов'язаних з перевезенням вантажів, та спрощенням правил їх застосування;
- коефіцієнтів до тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, як заходу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері залізничних вантажоперевезень.

#### Список використаних джерел:

1. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2009 року № 317. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09#Text>.
2. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника: наказ Міністерства транспорту України від 15 листопада 1999 року № 551. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0828-99#Text>.
3. Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: наказ Міністерства інфраструктури України від 11 серпня 2021 року № 418. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1070-21#n2>.
4. Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: наказ Міністерства інфраструктури України від 29 жовтня 2021 року № 586. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#n2>.
5. Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги: наказ Міністерства інфраструктури України від 22 червня 2022 року № 441. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#n2>.
6. Про розвиток залізниць Співтовариства: Директива Європейського Парламенту і Ради від 29 липня 1991 року № 91/440/ЄЕС. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32873>.
7. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23 лютого 2012 року № 4442-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>.
8. Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”: постанова Кабінету Міністрів України від 25 червня 2014 року № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF#Text>.

**References:**

1. Pro zatverdzhennia Zbirnyka taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhah Ukrainy ta povyazani z nymy poslugy ta Koefitsientiv, sho zastosovuiutsia do Zbirnyka taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhah Ukrainy ta povyazani z nymy poslugy [About approving the Collection of tariffs on transportation of the freights by railway transport in the limits of Ukraine and connected with them services and Coefficients, that are applied to the Collection of tariffs on transportation of the freights by railway transport in the limits of Ukraine and constrained with them services]: nakaz Ministerstva transportu ta zviazku Ukrainy vid 26 bereznia 2009 roku № 317. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09#Text> [in Ukrainian].
2. Pro zatverdzhennia Zbirnyka taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom Ukrainy i Koefitsientiv, sho zastosovuiutsia do taryfiv tsogo Zbirnyka [About approving the Collection of tariffs on transportation of the freights by railway transport in Ukraine and Coefficients, that are applied to the tariffs of this Collection]: nakaz Ministerstva transportu Ukrainy vid 15 lystopada 1999 roku № 551. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0828-99#Text> [in Ukrainian].
3. Pro vnesennia zmin do Koefitsientiv, sho zastosovuiutsia do taryfiv Zbirnyka taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhah Ukrainy ta povyazani z nymy poslugy [About alteration to the Coefficients, that are applied to the tariffs of Collection of tariffs on transportation of the freights by railway transport in the limits of Ukraine and constrained with them services]: nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 11 serpnia 2021 roku № 418. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1070-21#n2> [in Ukrainian].
4. Pro vnesennia zmin do Koefitsientiv, sho zastosovuiutsia do taryfiv Zbirnyka taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhah Ukrainy ta povyazani z nymy poslugy [About alteration to the Coefficients, that are applied to the tariffs of Collection of tariffs on transportation of the freights by railway transport in the limits of Ukraine and constrained with them services]: nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 29 zhovtnia 2021 roku № 586. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#n2> [in Ukrainian].
5. Pro vnesennia zmin do Koefitsientiv, sho zastosovuiutsia do taryfiv Zbirnyka taryfiv na perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom u mezhah Ukrainy ta povyazani z nymy poslugy [About alteration to the Coefficients, that are applied to the tariffs of Collection of tariffs on transportation of the freights by railway transport in the limits of Ukraine and constrained with them services]: nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 22 chervnia 2022 roku № 441. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#n2> [in Ukrainian].
6. Pro rozvytok zaliznyts Spivtovarystva [About the development of the Community's railways]: Dyrektyva Yevropeiskogo Parlamentu i Rady vid 29 lypnia 1991 roku № 91/440/EEC. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32873> [in Ukrainian].
7. Pro osoblyvosti utvorennia aktsionernogo tovarystva zaliznychnogo transportu zagalnego korystuvannia [About the features of formation the joint-stock company of railway transport of general using]: Zakon Ukrainy vid 23 liutogo 2012 roku № 4442-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text> [in Ukrainian].
8. Pro utvorennia publichnogo aktsionernogo tovarystva "Ukrainska zaliznytsia" [About the formation public joint-stock company "Ukrainian railway"]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25 chervnia 2014 roku № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].