

## ПРОБЛЕМИ КЛАСИФІКАЦІЇ ВАНТАЖІВ В ЧАСТИНІ ТАРИФООУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### THE PROBLEMS OF CLASSIFICATIONS OF LOADS IN THE SPHERE TARIFFFORMATION IN THE SPHERE OF RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION

Квакуша А.С., аспірант кафедри публічного управління та адміністрування  
Національна академія внутрішніх справ  
детектив  
Національне антикорупційне бюро України

У відповідності до ч. 1 ст. 2 Закону України «Про залізничний транспорт» [1] залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Одним з основних заходів (засобів, способів, форм) адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, який прямо впливає не лише на визначення та зміну розмірів провізної плати в окремо визначених вантажоперебезеннях, а й взагалі на тарифну політику України у сфері вантажних залізничних перевезень, є розподіл вантажів за тарифними класами.

Станом на теперішній час в тарифній класифікації вантажів існує ряд проблем, які накопичувалися не один рік, і вирішення яких є нагальним для подальшого розвитку залізниць України.

Протягом довгого періоду часу уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень не вживалося жодних заходів спрямованих на розв'язання тих нагальних проблем, які існують в тарифній класифікації вантажів, і лише за рахунок прийняття Міністерством інфраструктури України наказів № 418 від 11.08.2021 [2] та № 586 від 29.10.2021 [3] розпочався процес їх вирішення спрямований як на скорочення існуючих диспропорцій між розмірами провізної плати за перевезення вантажів різних класів, так і на вирішення інших проблем, які існують у вказаній сфері залізничних вантажоперебезень.

З урахуванням викладеного вбачається за доцільне дослідити питання класифікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, та їх вирішення Міністерством інфраструктури України, як основним суб'єктом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, за рахунок прийняття наказів № 418 від 11.08.2021 та № 586 від 29.10.2021.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, тариф, коефіцієнт, тарифний клас, ціни, вантаж.

In accordance with the part 1 of article 2 to the Law of Ukraine «About a railway transport» a railway transport it is one of important base industries of Ukrainian economy, provides her internal and external transport-economic copulas and necessities of population are in transportations. The activity of railway transport as a part of single transport system of the state to promote the normal functioning of all industries of public production, social and economic development and strengthening of defensive capacity of the state, international cooperation of Ukraine.

One of basic measures (facilities, methods, forms) of the legal – administrative adjusting of tariff formation in the field of freight railway transportations, that straight influences not only on determination and change of sizes of transport pay in separately certain freight transportations, but also in general on tariff politics of Ukraine in the field of freight railway transportations, there is distribution of loads after tariff classes.

By the state on present tense in tariff classification of loads there is a row of problems that accumulated not alone year, and a decision of that is urgent for further development of railways of Ukraine.

During the long period of time by the authorized agents on that the subjects of the legal – administrative adjusting of tariff formation in the field of freight railway transportations were use no measures of sent to the decisions of those urgent problems, that exist in tariff classification of loads, and only due to the acceptance of Ministry of infrastructure of Ukraine of orders № 418 from 11.08.2021 and № 586 from 29.10.2021 began the process of their decision is sent both to reduction of existent disproportions between the sizes of the transport paying for transportation of loads of different classes and on the decisions of other problems, that exist in the field of indicated railroad freight transportations.

Taking into account the stated seen for expedient to investigate the question of classification of loads in part of tariff formation in the field of freight railway transportations, and their decision by Ministry of infrastructure of Ukraine, as by the basic subject of the legal – administrative adjusting of tariff formation in the field of freight railway transportations, due to the acceptance of orders № 418 from 11.08.2021 and № 586 from 29.10.2021.

**Key words:** railway transport, tariff, coefficient, tariff class, prices, cargo.

**Вступ.** Розподіл вантажів за тарифними класами було введено на виконання п. 5 постанови Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» № 605 від 28.06.1997 [4], яка, згідно її преамбули, була прийнято з метою стабілізації діяльності залізниць, збереження їх технічного потенціалу та забезпечення потреб суспільного виробництва і населення у залізничних перевезеннях.

П. 5 вказаної постанови Урядом України було постановлено Міністерству транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України встановити протягом місяця тарифні класи вантажів залежно від транспортної складової в ціні продукції, затвердити з урахуванням тарифних класів коефіцієнти до тарифів Прейскуранту № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення» та визначити перелік додаткових послуг, які слід включити до цього прейскуранту.

На виконання вказаної постанови Кабінету Міністрів України № 605 від 28.06.1997, а також пп. «а» п. 2 додатку

до постанови Кабінету Міністрів України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» № 1548 від 25.12.1996 [5], Міністерством транспорту України були прийнято наказ № 279 від 29.07.1997 «Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів» [6], яким було затверджено у якості додатку Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Прейскуранту № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого Постановою Держкомцін СРСР від 31.01.1989 № 328, залежно від тарифних класів вантажів, та перелік додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів.

Загалом вказаним додатком до наказу Міністерства транспорту України № 279 від 29.07.1997 основну кількість вантажів було поділено на 3 основні класи із віднесенням вантажів за кодами Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів з меншою собівартістю до 1 класу,

більш високою собівартістю до 2 класу, найвищою собівартістю до 3 класу, та застосуванням підвищених коефіцієнтів до кожного з класів вантажів, із розрахунку – чим вищий клас вантажу, тим вищий підвищений коефіцієнт.

Класифікація вантажів полягає в тому, що:

– до 1 класу вантажів підлягають віднесенню масові, як правило сировинні вантажі з низькою собівартістю та, відповідно, більш високою часткою транспортних витрат в кінцевій вартості на вказаний вантаж;

– до 2 класу вантажів підлягають віднесенню дешеві вантажі з часткою транспортних витрат 8–15 %, а також продовольчі товари, які мають більш низьку частку транспортних витрат в їх ціні;

– до 3 класу підлягають віднесенню найбільш високовартісні вантажі, в яких частка транспортних витрат в меншому обсязі впливає на визначення кінцевої вартості вантажу, аніж на вантажі 1 та 2 класу.

Тобто класовість вантажу пропорційно залежить від його собівартості, і чим вона нижче, тим нижче і клас вантажу, і тим нижчі будуть витрати власника вказаного вантажу на його перевезення.

В той же час, зазначеним поділом вантажів на тарифні класи передбачалося не просто встановлення більш низького тарифу на перевезення вантажів з низькою собівартістю та, відповідно, високою часткою транспортних витрат в собівартості, а також більш високого тарифу на перевезення відносно високовартісних вантажів.

Основною метою тарифної класифікації вантажів було зниження тарифів на перевезення стратегічно важливих для держави позакласових вантажів (вантажі із собівартістю нижчою, аніж для вантажів 1 класу до яких підлягає застосуванню підвищений коефіцієнт в розмірі нижчому, аніж для вантажів 1 класу) та вантажів 1 класу з низькою собівартістю, перевезення яких мало відшкодовуватися Укрзалізницею (на теперішній час – АТ «Укрзалізниця») за рахунок перевезення прибуткових для залізниці високовартісних вантажів 2 та 3 класу.

Тобто при запровадженні Міністерством транспорту України на вимогу Кабінету Міністрів України тарифної класифікації вантажів, зазначені органи державної влади керувалися в першу чергу не стільки метою отримання прибутку для Укрзалізниці, скільки метою забезпечення задоволення потреб інших галузей суспільного виробництва України в вантажних перевезеннях, в тому числі й, у разі необхідності, як за рахунок самої Укрзалізниці, так і за рахунок деяких інших галузей суспільного виробництва України.

Разом з цим класовість вантажів ніяк не залежить від витрат, які несе АТ «Укрзалізниця» на їх перевезення, оскільки фактична собівартість для АТ «Укрзалізниця» перевезення вантажу 3 класу та позакласового вантажу однакового типу вагона та однією приналежністю вагона, однаковою масою, одним видом відправлення та за однією відстанню перевезення також є однаковою, і АТ «Укрзалізниця» фактично здійснюючи однакові вантажоперевезення різних за класами вантажів може отримувати різні розміри прибутків, а перевезення вантажів 1 класу чи позакласових вантажів взагалі на практиці є нерентабельними для АТ «Укрзалізниця» й відшкодовуються за рахунок вантажоперевезень вантажів 2 і 3 класів.

Станом на теперішній час в тарифній класифікації вантажів існує ряд проблем вирішення яких є нагальним для подальшого розвитку залізниць України, а саме:

– перевезення позакласових вантажів та вантажів 1 класу є збитковим для АТ «Укрзалізниця»;

– фактично тарифні коефіцієнти для вантажів 3 класу в 2–3 рази більші аніж тарифні коефіцієнти для вантажів 1 класу та позакласових вантажів, що призводить до того, що й, відповідно, вартість перевезення вантажів 3 класу для власників вказаних вантажів є в 2–3 рази більша, аніж вартість перевезення вантажів 1 класу та позакласових

вантажів, і фактично власники вантажів 2 і 3 класу перехресно відшкодовують АТ «Укрзалізниця» понесені нею витрати на перевезення вантажів 1 класу та позакласових вантажів;

– існують близькі за своїми якостями та характеристиками вантажі, які належать до різних тарифних класів;

– тарифи на транспортування порожніх вагонів також безпосередньо залежать від того з-під вантажів якого тарифного класу вказані вагони повертаються, що аналогічно вищевказаним обставинам робить транспортування порожніх вагонів з-під вантажів 2 і 3 класу в разі дорожчим для суб'єктів господарювання в інтересах яких вказані вагони транспортуються, аніж для суб'єктів господарювання в інтересах яких транспортуються порожні вагони з-під вантажів 1 класу та позакласових вантажів, і також фактично є перехресним відшкодуванням АТ «Укрзалізниця» понесених нею витрати на перевезення порожніх вагонів з-під вантажів 1 класу та позакласових вантажів.

**Постановка завдання.** Мета статті – дослідити основні проблеми класифікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, та їх вирішення Міністерством інфраструктури України за рахунок прийняття наказів № 418 від 11.08.2021 та № 586 від 29.10.2021.

**Виклад основного матеріалу.** Вказана проблематика є давно відомою і обговорюваною, й частково саме вона стала підставою для прийняття Міністерством інфраструктури України наказів № 418 від 11.08.2021 та № 586 від 29.10.2021, якими було внесено зміни до діючих Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009 [7].

Так, відповідно до Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «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» № 418 від 11.08.2021 [8] – при розподілі вантажів за тарифними класами розпочато на виконання постанови Кабінету Міністрів України № 605 від 28.06.1997, з урахуванням фактору платоспроможності по роду вантажу, тарифи для вантажів з низькою собівартістю (наразі позакласні вантажі) встановлювалися на 28,1 % нижчими, ніж середній рівень тарифів (за середній рівень прийняті тарифи 2 тарифного класу), для вантажів 1 тарифного класу – на 20 % нижче середнього рівня, а для вантажів 3 тарифного класу (з урахуванням металопродукції та нафтопродуктів) – на 23,9 % вищими середнього рівня.

З того часу і до часу складання вказаної Пояснювальної записки диспропорція між рівнями тарифних класів постійно збільшувалась, що зазначено на вказаній діаграмі (рис. 1).

При цьому, якщо різниця між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів 1 та 3 класів однакового типу вагона та однією приналежністю, однаковою масою, одним видом відправлення та за однією відстанню в 1997 році, при прийнятті наказу Міністерства транспорту України № 279 від 29.07.1997, відрізнялася на 47,5 %, а різниця між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів позакласної групи та 3 класу відрізнялася на 64,20 % (вказаним наказом до вантажів позакласної групи встановлювався підвищений коефіцієнт 2,827, до вантажів 1 класу встановлювався підвищений коефіцієнт 3,147, а до вантажів 3 класу підвищений коефіцієнт 4,642), то станом на дату складання Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021, різниця між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів 1 та 3 класів за вказаних однакових умов відрізнялася на 119,59 %, різниця між кое-

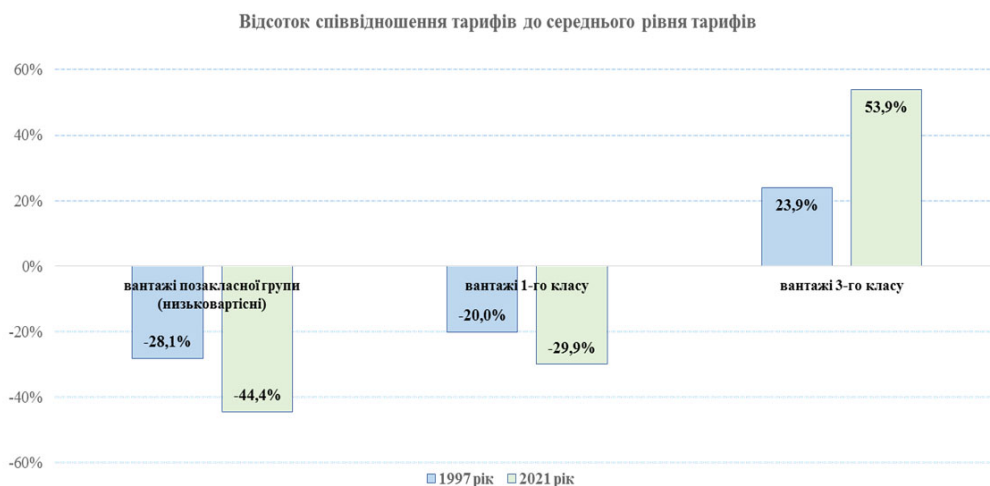


Рис. 1. Відсоток співвідношення тарифів до середнього рівня тарифів

фіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів позакласної групи та 3 класу відрізнялася на 176,52 %, а різниця між коефіцієнтами до тарифів за перевезення порожніх вагонів 3-під вантажів 1 тарифного класу та позакласних вантажів (підвищений коефіцієнт 1,242) відрізнялася від коефіцієнтів до тарифів за перевезення порожніх вагонів 3-під вантажів 3 тарифного класу (підвищений коефіцієнт 3,023) на 143,4 %.

При цьому, як вже зазначалося вище, витрати на транспортування не залежать від роду вантажу у вагоні, і перевезення вантажів позакласної групи здійснюється АТ «Укрзалізниця» з від’ємною рентабельністю.

Станом на дату складання Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 в загальних обсягах перевезення вантажів позакласної групи та 1 тарифного класу становили близько 70 %, що утворювало дисбаланс економіки, оскільки покриття збиткових видів діяльності АТ «Укрзалізниця» здійснювало за рахунок прибуткових видів діяльності. При цьому обсяг прибуткових перевезень щороку зменшувався у зв’язку зі зменшенням виробництва товарів, які відносяться до 3 тарифного класу вантажів, і за період 2020–2023 років зростання вантажоперевезень таких вантажів не було.

З 2008 року до 2020 року обсяги вантажів 3 тарифного класу зменшилися у 2 рази, що зазначено на вказаному малюнку (рис. 2).

Також з Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 вбачається, що частка перевезення вантажів 3 тарифного класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) з 2008 року зменшилася з 15,9 % до 10,8 %, що зазначено на вказаному малюнку (рис. 3).

З урахуванням викладеного, у Пояснювальній записці до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 було констатовано, що закладені в Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги принципи перехресного відшкодування АТ «Укрзалізниця» понесених нею витрат на перевезення вантажів 1 класу та позакласових вантажів, а також порожніх вагонів 3-під них, підлягають перегляду, оскільки мають місце структурні зміни в економіці України, викликані зміною структури виробництва, а також анексією Криму та тимчасовою окупацією деяких регіонів України, що призвело до зменшення обсягів виробництва та, як наслідок, перевезення високовартісних вантажів. А також має місце зростання витрат на перевезення з незалежних від АТ «Укрзалізниця» причин, яке відбувалося швидшими темпами, аніж індексація тарифів.

Відповідно до Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021, основною причиною такої ситуації стало неза-



Рис. 2. Обсяги перевезення вантажів 3 тарифного класу в межах України (внутрішньодержавне + експорт + імпорт)

**Частка перевезення вантажів 3 тарифного класу в загальних обсягах перевезення в межах України (внутрішньодержавне + експорт + імпорт)**



**Рис. 3. Частка перевезення вантажів 3 тарифного класу в загальних обсягах перевезення в межах України (внутрішньодержавне + експорт + імпорт)**

безпечення виконання положень нормативно-правових актів, які регулюють ціноутворення на залізничному транспорті, внаслідок чого фактичний рівень зміни тарифів завжди менший, ніж закладений у кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України.

Саме тому з метою зменшення перехресного субсидування перевезення вантажів, а саме з метою скорочення диспропорції між рівнями тарифних класів вантажів та їх уніфікації, та створення необхідних умов для приведення до беззбиткового рівня перевезення вантажів позакласної групи і 1 тарифного класу, наказом Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 було внесено відповідні зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, в частині поступового зростання вказаних коефіцієнтів на вантажні залізничні перевезення:

- вантажів 1 класу – з коефіцієнту 1,695 до коефіцієнту 1,831, а з 01.01.2022 збільшено його до коефіцієнту 2,204;
- вантажів 2 класу – з коефіцієнту 2,419 до коефіцієнту 2,613, а з 01.01.2022 збільшено його до коефіцієнту 2,782;
- вантажів позакласної групи – з коефіцієнту 1,346 до коефіцієнту 1,695;
- повернення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи та вантажів 1 тарифного класу – з коефіцієнту 1,242 до коефіцієнту 1,885, який також почав застосовуватися і для повернення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 2 тарифного класу.

В свою чергу, у відповідності до Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 586 від 29.10.2021 [9] відсутність уніфікації коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, є економічно необґрунтованою та надає переваги під час перевезень окремих видів вантажів, через що АТ «Укрзалізниця» втратила доходів розрахунково на суму 17,6 млрд. грн.

Згідно Пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства інфраструктури України № 586 від 29.10.2021, враховуючи, що в загальних обсягах перевезення частка вантажів 1 тарифного класу є найбільшою (близько 58%), і було запропоновано з 01.01.2022 збільшити рівень тарифів на перевезення вантажів 1 тарифного класу на 9% та встановити коефіцієнт до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги

у розмірі 2,402, замість закладеного в наказі Міністерства інфраструктури України № 418 від 11.08.2021 коефіцієнту до тарифів 1,831, що дозволило скоротити різницю між середнім рівнем тарифів та тарифами 1 тарифного класу, і забезпечило перевезення вантажів 1 тарифного класу за загальним рентабельним тарифом 3,4%.

Саме тому з метою уніфікації тарифів Міністерством інфраструктури України було прийнято вищевказані накази № 418 від 11.08.2021 і № 586 від 29.10.2021.

**Висновки.** На практиці важко оцінити позитивний ефект від прийняття Міністерством інфраструктури України наказів № 418 від 11.08.2021 та № 586 від 29.10.2021, якими було внесено вищевказані зміни до діючих Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Завдяки прийняттю Міністерством інфраструктури України зазначених наказів вдалося значно зменшити для АТ «Укрзалізниця» збитковість перевезення позакласових вантажів в угоду відповідних державних та суспільних потреб. В свою чергу, для вантажів 1 класу, – якщо Міністерством інфраструктури України й навіть не вдалося встановити тарифи на їх перевезення на рівні собівартості витрат, які несе АТ «Укрзалізниця» в частині їх транспортування, то прийняття вказаних наказів хоча б дозволило їх істотно зменшити, що має значний позитивний економічний ефект для АТ «Укрзалізниця».

Також прийняття Міністерством інфраструктури України зазначених наказів № 418 від 11.08.2021 та № 586 від 29.10.2021 дозволило досягнути зменшення диспропорцій між ставками провізної плати на перевезення більш дешевих за собівартістю вантажів позакласної групи і вантажів 1 класу та більш дорогими за собівартістю вантажів 2 і 3 класу, та, що не менш важливо, привіяти ставки на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи та вантажів 1 тарифного класу до перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 2 тарифного класу.

Разом з цим, ще багато проблем в частині класифікації вантажів й дотепер залишаються не вирішеними і потребують відповідного регулювання зі сторони уповноважених суб'єктів адміністративно-правового регулювання у сфері вантажних залізничних перевезень, оскільки й дотепер існують:

- значна різниця в тарифних коефіцієнтах між вантажами позакласної групи та вантажами 3 класу, і, як наслідок, АТ «Укрзалізниця» й дотепер вимушена по-



кривати витрати понесені на перевезення вантажів поза-класної групи за рахунок прибутків отриманих АТ «Укрзалізниця» від перевезення вантажів 3 класу. Прийняття Міністерством інфраструктури України наказів № 418 від 11.08.2021 та № 586 від 29.10.2021 дозволило значно скоротити існуючі на момент прийняття вказаних наказів диспропорції між розмірами провізної плати за перевезення вантажів різних класів, і, відповідно, зменшити розміри субсидювання вантажоперевезення дешевих вантажів зі значним розміром закладеної в їх ціні транспортної складової за рахунок дорогих вантажів з меншим розміром закладеної в їх ціні транспортної складової, але вказана проблема й дотепер залишається цілком не вирішеною;

– близькі за своїми якість та характеристиками вантажі, які згідно Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги за своїми кодами в Єдиній тарифно-статистичній номенклатурі вантажів віднесені Міністерством інфраструктури України до різних тарифних класів;

– різниця в тарифах на транспортування порожніх вагонів з-під вантажів 3 тарифного класу та вантажів інших тарифних класів, і вбачається за доцільне уніфікувати за одним єдиним коефіцієнтом транспортування порожніх вагонів з-під вантажів 3 тарифного класу з транспортування порожніх вагонів з-під позакласних вантажів та вантажів 1 і 2 класів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 27.03.2023).
2. 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 р. № 418 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1070-21#n2> (дата звернення: 27.03.2023).
3. 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 р. № 586 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#n2> (дата звернення: 27.03.2023).
4. Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 червня 1997 р. № 605 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-97-%D0%BF> (дата звернення: 27.03.2023).
5. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів) : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1548-96-%D0%BF#Text> (дата звернення: 27.03.2023).
6. Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів : наказ Міністерства транспорту України від 29 липня 1997 р. № 279 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-97#Text> (дата звернення: 27.03.2023).
7. 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 р. № 317 / *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09#Text> (дата звернення: 27.03.2023).
8. Пояснювальна записка до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «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»./ Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України. Оголошення/. Офіційний веб-портал Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32928.html> (дата звернення: 27.03.2023).
9. Пояснювальна записка до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «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»./ Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України. Новини/. Офіційний веб-портал Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33054.html?PrintVersion> (дата звернення: 27.03.2023).