

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**КВАКУША АНДРІЙ СЕРГІЙОВИЧ**

УДК 342.951:656.23.03

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФОУТВОРЕННЯ  
У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ  
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

08 – Право

081 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

\_\_\_\_\_ **А.С. Квакуша**

Науковий керівник: **Співак Марина Вікторівна**, доктор політичних наук,  
професор

**Київ – 2025**

## АНОТАЦІЯ

*Квакуша А.С.* Адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2025.

У дисертаційній роботі висвітлюється сучасний стан адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, здійснюється наукова розробка теоретичних та практичних засад адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, а також комплексне розв'язання практичних питань діяльності суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) ними зазначених тарифів.

Проаналізовано генезу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень на території України з 1861 року по теперішній час та запропоновано виділити шість періодів серед яких: «період історичного формування тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1861 року по 1888 рік), «період державного втручання у політику тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1889 року по 1920 рік), «радянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1921 року по 1990 рік), «пострадянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1991 року по 1999 рік), «період тарифної самостійності у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 2000 року по 2009 рік), «період європейської трансформаційної політики у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 2009 року по теперішній час). В основу вказаної генези покладені історико-політичні події та основні нормативно-правові акти у сфері тарифоутворення на здійснення вантажоперевезень

залізницями України.

З урахуванням норм чинного законодавства України про залізничний транспорт та загальноприйнятих засад діяльності суб'єктів владних повноважень у різних сферах публічно-правових відносин, визначено об'єкт, мету, завдання, функції та принципи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

Розкрито систему суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, до яких слід віднести Кабінет Міністрів України, Міністерство розвитку громад та територій України (Мінрозвитку), Міністерство економіки України, Міністерство фінансів України, Міністерство юстиції України, Державну регуляторну службу України та АТ «Укрзалізниця». Визначено їх повноваження в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів у вказаній сфері правовідносин. На основі аналізу законопроектів та нормативно-правових актів обґрунтовано доцільність створення Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, як державного регулятора діяльності суб'єктів природних монополій у транспортній сфері, та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних з ними ринках, в контексті реалізації нею публічно-владних управлінських функцій спрямованих на адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

Під поняттям механізму тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід розуміти систему складових (економічно обґрунтованих та сгрупованих витрат пов'язаних з використанням залізничної інфраструктури, парку локомотивів і вагонного парку на початковій, безпосередній та кінцевій стадіях здійснення залізничних вантажоперевезень) на підставі яких формуються та встановлюються тарифи на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язані з ними послуги. Встановлено, що на структуру механізму впливають інфраструктурна, локомотивна і вагонна складові, а також невід'ємно існуючі з ними плата за початково-кінцеві операції та плата за рухому операцію.

У якості засобів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у

сфері вантажних залізничних перевезень визначено ті, за допомогою яких державою здійснюється владно-регулятивний вплив на вказану сферу правовідносин з метою її закріплення, упорядкування та розвитку. Одним з них є засіб адміністративно-правового регулювання у вигляді «зобов'язання», який виражається в виконанні і дотриманні АТ «Укрзалізниця» і її контрагентами встановлених державою чи сторонами договору залізничного вантажоперевезення тарифів при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, а також обрахунку і справлянні за ними провізної плати. Іншим засобом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є «дозвіл», який виражається в наданні можливості державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів, зокрема й АТ «Укрзалізниця», заінтересованим особам в користуванні послугами з залізничних перевезень вантажів, за умови сплати ними за це АТ «Укрзалізниця» провізних платежів в порядку і спосіб встановлений державою. В деяких випадках вказаний засіб адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень також може виражатися в стимулюванні державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів, контрагентів АТ «Укрзалізниця» до збільшення обсягів вантажоперевезень чи збереження існуючих обсягів вантажоперевезень шляхом встановлення певних пільг до існуючих тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України.

Інструментами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є форми публічно-правової діяльності суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, що виражається у здійсненні ними публічно-владних управлінських функцій у вказаній сфері правовідносин. Вони поділяються на видання нормативно-правових актів, видання індивідуальних актів та укладення адміністративних договорів.

У роботі показано проблематику співвідношення і розмежування понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка», як невід'ємних складових частин тарифоутворення на основі науково-періодичних та правових

джерел.

Значну частину дослідження приділено питанню реформування чинної системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, з урахуванням можливості та необхідності запозичення досвіду залізниць країн ЄС (Республіки Польща, Федеративної Республіки Німеччина, Французької Республіки, Словацької Республіки, Румунії та Угорщини) та їх залізничних вантажоперевізників у вигляді підприємств «PKP Cargo», «PKP LHS sp. z o.o.», «DB Cargo AG», «Fret SNCF», «ZSSK Cargo», «CFR MARFĂ» і «Rail Cargo Hungaria».

За результатами дисертаційного дослідження запропоновано внесення ряду змін до основних нормативно-правових актів, якими врегульовуються питання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, зокрема до ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», постанови Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України», п. 6 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 06.04.1998 року, абзацу першого п. 2 і пп. «а» п. 2 додатка до постанови Кабінету Міністрів України № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», в частині удосконалення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, та приведення його у відповідність до чинних норм, практик і стандартів країн ЄС.

**Ключові слова:** транспорт, залізничний транспорт, вантажні залізничні перевезення, ціна, залізничні тарифи, провізна плата, коефіцієнти, класифікація вантажів, Збірник тарифів, тарифоутворення, правове регулювання, політика, державна політика, адміністративно-правові засади, адміністративно-правове забезпечення

## ANNOTATION

*Kvakusha A.S. The administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations. – Qualification scientific work on the rights of the manuscript.*

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 – Law. – National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2025.

In the indicated dissertation work is highlighted the current state of the administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations, is carried out scientific development theoretical and practical principles of administrative-law regulation in the indicated sphere of legal relationships, and also complex decision practical issues of activity the subjects of administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations in the terms of formation (definition) and installation (approval, fixing) by them the these tariffs.

Was analyzed the genesis of the administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations on the territory of Ukraine from 1861 to the present time and proposed to distinguish six periods among which: «period of historical formation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations» (from 1861 to 1888), «period of state intervention in the tariff formation policy in the sphere of freight rail transportation» (from 1889 to 1920), «the soviet period in the history of tariff formation in the sphere of freight rail transportation» (from 1921 to 1990), «the postsoviet period in the history of tariff formation in the sphere of freight rail transportation» (from 1991 to 1999), «the period of tariff independence in the sphere of freight rail transportation» (from 2000 to 2009), «the period of the european transformation policy in the sphere of freight rail transportation» (from 2009 to the present time). The basis of this genesis is laid historical and political events and main normative legal acts in the sphere of tariff formation in the sphere of freight railway transportations on Ukrainian railways.

Taking into account the norms of the current legislation of Ukraine about railway transport and generally accepted principles of activity the subjects of powers in various

spheres of public and legal relations, are defined the object, purpose, tasks, functions and principles of administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations.

Has been revealed the system of subjects administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations, to which should be attributed the Cabinet of Ministers of Ukraine, the Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine, the Ministry of Economy of Ukraine, the Ministry of Finance of Ukraine, the Ministry of Justice of Ukraine, the State Regulatory Service of Ukraine and Joint stock company «Ukrainian railways». There were defined their powers in part of formation (definition) and installation (approval, fixing) tariffs in these sphere of legal relationships. Based on the analysis of draft laws and normative legal acts the feasibility of creation is substantiated the National commission that will carry out state regulation in the field of transport, as a state regulator of activity the subjects of natural monopolies in the transport sphere, and business entities, that the operating in markets adjacent to them, in the context of it's implementation public-authority management functions aimed at administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations.

Under the concept of mechanism of tariff formation in the sphere of freight railway transportations should be understood as a system of components (economically justified and grouped costs associated with the use of railway infrastructure, locomotive fleet and wagon fleet at the initial, direct and final stages of railway freight transportation) on the basis of which tariffs for freight rail transportation and related services are formed and established. It has been established that the structure of the mechanism is influenced by the infrastructure, locomotive, and wagon components, as well as the fee for the start-end operations and the fee for the moving operation that are inherent with them.

As means of administrative and legal regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportation, those that are used to exercise the power and regulatory influence of the state on this field of legal relations with the aim of strengthening, streamlining and developing it are defined. One of them is a means of administrative and legal regulation in the form of an «obligation», which is expressed in the implementation

and observance by Joint stock company «Ukrainian railways» and its counterparties of the tariffs established by the state or the parties to the railway freight transportation contract when carrying out freight transportation by railways of Ukraine, as well as the calculation and settlement of freight charges for them. Another means of administrative and legal regulation of tariff formation in the field of freight rail transportation is a «permit», which is expressed in the provision of an opportunity by the state, in the person of entities authorized by it, in particular Joint stock company «Ukrainian railways», to persons interested in using the services of rail transportation of goods, on the condition that they pay Joint stock company «Ukrainian railways» freight charges in the order and manner established by the state. In some cases, the indicated means of administrative and legal regulation of tariff formation in the field of freight rail transportation can also be expressed in stimulation by the state, in the form of entities authorized by it, contractors of Joint stock company «Ukrainian railways» to increase the volume of freight transportation or maintain the existing volume of freight transportation by establishing certain benefits to the existing tariffs for freight transportation by railways of Ukraine.

The instruments of administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations are forms of public legal activity of subjects of administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations by Ukrainian railways, which are expressed in committing of them public-authority management functions in these sphere of legal relationships. They are divided into the issuance of normative legal acts, the issuance of individual acts, and the conclusion of administrative agreements.

The work shows the problems of the relationship and demarcation of concepts «price», «tariff», «fee» («carriage fee»), «collection» and «rate», as integral components of tariff formation on the basis of scientific periodical and legal sources.

A significant part of the indicated dissertation research was devoted to the issue of reforming the current system of the administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of cargo transportations by the railways of Ukraine, taking into account the possibility and necessity of borrowing the experience of railways of the EU countries (the Republic of Poland, the Federal Republic of Germany, the French Republic, the Slovak

Republic, Romania and Hungary) and their rail freight carriers in the form of companies «PKP Cargo», «PKP LHS sp. z o.o.», «DB Cargo AG», «Fret SNCF», «ZSSK Cargo», «CFR MARFĂ» and «Rail Cargo Hungaria».

Based on the results of the dissertation research was to proposed to make a number of changes to the main regulatory legal acts, which settled the issue of tariff formation in the sphere of cargo transportations by the railways of Ukraine, in particular to article 9 of the Law of Ukraine «About railway transport», resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine № 1392 from 16.12.2009 «About providing of transparency of public tariff policy in relation to transportation of loads by a railway transport within the limits of Ukraine», point 6 The Statute of Railways of Ukraine, ratified by resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine № 457 from 06.04.1998, the first paragraph clause 2 and subparagraph «a» of paragraph 2 of the appendix to resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine № 1548 from 25.12.1996 «About establishment of plenary powers of executive and executive branches of town councils bodies in relation to adjusting of prices (tariffs)», in terms of improvement of administrative-law regulation of tariff formation in the sphere of freight railway transportations, and bringing it into line with current norms, practices and standards of EU countries.

**Key words:** transport, railway transport, rail freight transport, price, railway tariffs, carriage charge, coefficients, cargo classification, Tariff guide, tariff setting, legal regulation, policy, state policy, administrative and legal framework, administrative and legal support

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Квакуша А. С. Зміна ставок податків, зборів та обов'язкових платежів, як підстава перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом. *Право і суспільство*. 2022. № 5. С. 155 – 163. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

2. Квакуша А. С. Роль Міністерства економіки України та Міністерства фінансів України як суб'єктів тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2022. № 9. С. 297 – 300. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/71>.

3. Квакуша А. С. Розмежування та співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в частині здійснення вантажних перевезень залізницями України. *Часопис Київського університету права*. 2022. № 2-4. С. 89 – 95. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

4. Квакуша А. С. Проблеми класифікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2023. № 3. С. 290 – 294. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-3/67>.

5. Квакуша А. С. Правові аспекти встановлення та затвердження пільгових тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця». *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 198 – 203. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.29>.

6. Квакуша А. С. Досвід тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн Європи та необхідність його запозичення в Україні. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2023. № 8. С. 84 – 89. DOI: <https://doi.org/10.51647/kelm.2023.8.14>.

*Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

7. Співак М. В., Квакуша А. С. Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, як регулятор державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень : *Proceedings of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference «Modern research in world science»*. SPC «Sci-conf.com.ua». (October 2-4, 2022) (Львів, 2-4 жовтня 2022 р.). Львів : Scientific Publishing Center «Sci-conf.com.ua», 2022. С. 1289 – 1295. URL: <https://sci-conf.com.ua/vii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-modern-research-in-world-science-2-4-10-2022-lviv-ukrayina-arhiv/>.

8. Співак М. В., Квакуша А. С. Правова колізія у частині здійснення АТ «Укрзалізниця» повноважень з встановлення державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з цим робіт і послуг : *Proceedings of XII International Scientific and Practical Conference «Eurasian scientific discussions»*. Barca Academy Publishing. (December 18-20, 2022) (Барселона, 18-20 грудня 2022 р.). Barcelona, Spain : Barca Academy Publishing, 2022. С. 527 – 533. URL: <https://sci-conf.com.ua/xii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-eurasian-scientific-discussions-18-20-12-2022-barselona-ispaniya-arhiv/>.

9. Квакуша А. С. Деякі аспекти підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах воєнного стану : *Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: Матеріали науково-практичного семінару* (Київ, 22 лютого 2023 року) / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 154 – 161.

10. Квакуша А. С. Щодо необхідності індексації тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень : *Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації: Матеріали XVIII науково-практичного семінару* (Київ, 19 жовтня 2023 року) / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 92 – 98.

11. Квакуша А. С. Генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень : *Випуск 62 : Матеріали міжнародної наукової інтернет-конференції* (м. Тернопіль, Україна, м.

Ополе, Польща, 13-14 червня 2024 р.). С. 38 – 47. URL: [http://www.lex-line.com.ua/?go=full\\_article&id=3909](http://www.lex-line.com.ua/?go=full_article&id=3909).

12. Квакуша А. С. Щодо необхідності прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» : *Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації: Матеріали XIX науково-практичного семінару* (Київ, 20 червня 2024 року) / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 74 – 77.

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....</b>	<b>15</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>16</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....</b>	<b>27</b>
1.1. Генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.....	27
1.2. Поняття, об'єкт, мета, завдання, функції та принципи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.....	46
1.3. Система суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.....	64
<b>Висновки до розділу 1.....</b>	<b>89</b>
<b>РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ТАРИФОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....</b>	<b>94</b>
2.1. Поняття та структура механізму тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.....	94
2.2. Засоби адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, їх аналіз та класифікація.....	115
2.3. Інструменти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.....	135
<b>Висновки до розділу 2.....</b>	<b>163</b>
<b>РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....</b>	<b>168</b>

3.1. Проблематика співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в законодавстві України про залізничний транспорт.....	168
3.2. Європейський досвід адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень та основні шляхи його запозичення в Україні.....	184
3.3. Удосконалення законодавчих актів, норми яких регулюють тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.....	202
<b>Висновки до розділу 3.....</b>	<b>223</b>
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>226</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>238</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>261</b>

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

**АМКУ** – Антимонопольний комітет України

**ВРУ** – Верховна Рада України

**ДРС** – Державна регуляторна служба України

**ЄС** – Європейський Союз

**КАС України** – Кодекс адміністративного судочинства України

**КМУ** – Кабінет Міністрів України

**КСУ** – Конституційний Суд України

**Мін'юст** – Міністерство юстиції України

**Мінекономіки** – Міністерство економіки України

**Мінрозвитку** – Міністерство розвитку громад та територій України

**Мінфін** – Міністерство фінансів України

**НКРЕКП** – Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** У відповідності до ст. 368 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, укладеної 21.03.2014 року та ратифікованої на підставі Закону України № 1678-VII від 16.09.2014 року, а також додатку XXXII до вказаної Угоди, однією з вимог інтеграції України до ЄС є поступова гармонізація діючих стандартів, політики та законодавства України у сфері транспорту (в тому числі й в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень) з існуючими в ЄС стандартами, політикою та законодавством.

Разом з тим, з моменту укладення 21.03.2014 року Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, реформування сфери тарифоутворення на здійснення вантажних перевезень залізницями України, відбувається занадто повільно, незважаючи на очікування та сподівання всіх учасників ринку залізничних вантажоперевезень щодо приведення вказаної сфери правовідносин у відповідність до сучасних європейських практик та тенденцій.

У відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» станом на 31.12.2020 року збитки від господарської діяльності даного підприємства становили 11 899 687 тис. грн.<sup>1</sup> В порівнянні з нею, згідно фінансового плану АТ «Укрзалізниця» в 2022 році передбачалося отримання прибутку даним підприємством в розмірі 1 680 915 тис. грн. (при тому що прогноз на кінець 2021 року становив 251 346 тис. грн. замість запланованих на початок 2021 року 3 641 196 тис. грн.).<sup>2,3</sup> За попередніми підрахунками, здійсненими станом на 15.12.2022 року, у зв'язку з військовою агресією російської федерації залізнична

---

<sup>1</sup> Консолідована фінансова звітність Акціонерного товариства «Українська залізниця» станом на 31 груд. 2020 р. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/2020%20UZ%20Consolidated%20FS%20UKR%20with%20auditors%20report.pdf>.

<sup>2</sup> Пояснювальна записка до проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2022 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%A4%D0%9F%202022.pdf>.

<sup>3</sup> Пояснювальна записка до проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2021 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%A4%D0%9F%202021.pdf>.

інфраструктура України зруйнована або пошкоджена на суму орієнтовну 4,4 млрд. доларів США.<sup>4</sup>

Саме тому реформування сфери тарифоутворення в частині здійснення вантажних перевезень залізницями України, як фінансової основи для подальшого розвитку всієї сфери залізничного транспорту України, яка нерозривно пов'язана та впливає на інші галузі промисловості та економіки нашої держави, є одним з основних завдань в частині поступової гармонізації діючих стандартів, політики та законодавства України у сфері транспорту зі стандартами, політиками та законодавством ЄС у вказаній сфері правовідносин, про що також зазначалось в Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки. Про це також повинно зазначатися в запропонованій до розробки і впровадження майбутній Стратегії АТ «Укрзалізниця», яка має бути сформована у відповідності до постанови Кабінету Міністрів України № 1550 від 27.12.2024 року «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках», та передбачати механізми, методи і принципи подальшого реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, як однієї з ключових стратегічних ініціатив подальшого розвитку залізничного транспорту України у відповідності до вимог ЄС.

Також актуальність вказаної теми обґрунтовується тим, що нині у чинному законодавстві України вбачається наявність суттєвих прогалин та неточностей в частині належного правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, а також неефективність його правозастосування уповноваженими на те суб'єктами владних повноважень, оскільки дотепер з середини 1990-их років не було утворено Національну комісію з питань державного регулювання у сфері транспорту, яка у відповідності до вимог Законів України «Про природні монополії» та «Про ціни і ціноутворення» мала б бути

---

<sup>4</sup> Квакуша А. С. Деякі аспекти підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах воєнного стану : Матеріали науково-практичного семінару «Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони» (Київ, 22 лютого 2023 р.). Київ : Національна академія внутрішніх справ, Кафедра публічного управління та адміністрування, 2023. С. 154 – 161. URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/server/api/core/bitstreams/eacf977b-64f4-4317-b0e9-d20f95cb422f/content>.

наділена повноваженнями з питань формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) як тарифів у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України, так й інших державно регульованих цін (тарифів, плат, ставок й зборів) на транспортні послуги, які надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту.

Отже, проблематика залишається малодослідженою і потребує нового наукового переосмислення та обґрунтування, оскільки вона є актуальною не лише з точки зору наукового осмислення наявних в ній питань, але й з огляду на специфіку її впливу на всю галузь залізничного транспорту України та його вплив на інші галузі промисловості та економіки України.

Окремі аспекти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень були розглянуті у наукових роботах таких вчених як Г.Є. Богомазова, О.О. Воронятнікова, Е.М. Деркач, Г.Д. Джумагельдієва, В.М. Запари, Я.В. Запари, О.І. Зоріна, Н.М. Іщенко, Я.М. Курбатова, Д.О. Кульової, О.В. Лаврухіна, О.М. Мкртчян, О.А. Петрученка, А.В. Садюка, Г.П. Сенік, О.О. Шапатіна, М.Л. Шелухіна, В.В. Чорного, та інші. Водночас, попри безперечну теоретичну та практичну значущість наукових праць вказаних вчених для теорії адміністративного права, правовий механізм адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень потребує нових поглядів на вирішення наукового завдання, а у сучасних наукових дослідженнях не зустрічаються спроби розглянути проблематику визначення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень в контексті передового досвіду ЄС у вказаній сфері відносин. Тож існує потреба у дослідженні вказаного питання, що дозволило б не лише сформулювати пропозиції відносно удосконалення організаційно-правових засад діяльності суб'єктів владних повноважень уповноважених на реалізацію публічно-владних управлінських функцій в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів у сфері вантажних перевезень залізницями України, а й в частині подальшого розвитку всієї цінової політики у інших сферах економіки та промисловості. Вказані наукові дослідження в цій

площині можуть бути корисними і трансформовані Верховною Радою України та Кабінетом Міністрів України у правотворчій діяльності.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Обрана тема дисертаційного дослідження пов'язана з реалізацію основних положень нормативно-правових актів, що визначають пріоритети наукових досліджень щодо реформування та розвитку економіки та інфраструктури України, а тому дане дослідження узгоджується з положеннями Указу Президента України № 722/2019 від 30.09.2019 року «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року», постанови Кабінету Міністрів України № 476 від 30.04.2024 року «Про затвердження переліку пріоритетних тематичних напрямів наукових досліджень і науково-технічних розробок на період до 31 грудня року, наступного після припинення або скасування воєнного стану в Україні», постанови Кабінету Міністрів України № 1550 від 27.12.2024 року «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках». Тему дослідження «Адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 26 жовтня 2021 року (протокол № 20).

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є розробка теоретичних та практичних засад, а також комплексне розв'язання існуючих науково-практичних проблем в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити наступні **завдання**:

- дослідити генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень;
- визначити поняття, об'єкт, мету, завдання, функції та принципи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень;
- розкрити систему суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень;

- надати визначення механізму тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, а також дослідити його структуру;
- проаналізувати засоби адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, а також здійснити їх аналіз та класифікацію;
- визначити інструменти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень;
- дослідити проблематику співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в законодавстві України про залізничний транспорт;
- узагальнити європейський досвід адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень з метою виділення наявних в ньому позитивних практик для їх подальшої імплементації до національного законодавства України;
- провести аналіз законів України та проектів нормативно-правових актів і запропонувати рекомендації щодо їх вдосконалення в контексті адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

**Об’єктом дослідження** є суспільні відносини, що виникають, змінюються та припиняються під час формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень.

**Предметом дослідження** є адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

**Методи дослідження.** Методологічну основу даної роботи утворюють загальнонаукові та спеціально-правові методи пізнання, використання яких було обумовлене об’єктом та предметом даного наукового дослідження, та пов’язане з метою і завданнями наукового пошуку. З-поміж загально-філософських методів одним з основних став діалектичний метод, який дозволив здійснити дослідження змісту адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, суб’єктів уповноважених законодавством

України на здійснення вказаних публічно-владних управлінських функцій, а також механізму їх реалізації та подальші шляхи удосконалення національного законодавства України у відповідності до сучасних тенденцій ЄС (підрозділи 1.3, 2.1 – 2.3, 3.1 – 3.3). Провідним серед наукових методів став системно-структурний метод, який допоміг здійснити оцінку проблематики в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень та запропонувати підходи до реформування вказаної сфери правовідносин (підрозділи 2.1 – 2.3, 3.1 – 3.3). За допомогою дедуктивного методу було запропоновано подальші шляхи розвитку та удосконалення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень (підрозділи 2.2 – 2.3, 3.1 – 3.3). Головним серед усіх використаних спеціально-юридичних методів став формально-догматичний, використання якого сприяло дослідженню діючих нормативно-правових актів, а також практики їх застосування, при реалізації суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень наявної у них публічно-владної компетенції (підрозділи 1.3, 2.1 – 2.3, 3.1 – 3.3). Порівняльно-правовий метод допоміг проаналізувати проблемні питання адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень та запропонувати шляхи їх вирішення через реформування вказаної сфери правовідносин (підрозділи 1.3, 2.1 – 2.3, 3.1 – 3.3). Емпіричну базу дослідження становлять дані фінансових документів щодо діяльності АТ «Укрзалізниця», статистичні дані щодо діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2015 – 2022 роки, нормативно-правова база щодо формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних перевезень як залізницями України, так і залізницями країн ЄС, судові рішення Конституційного Суду України та адміністративних судів, а також результати наукових досліджень.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що відповідно до змісту та характеристики розглянутих у дисертації питань, вона є одним із перших комплексних наукових досліджень адміністративно-правового регулювання

тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. У роботі обґрунтовано низку наукових положень, пропозицій та висновків, зокрема:

**вперше:**

– досліджено генезу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень на території України з 1861 року по теперішній час і запропоновано виокремити шість періодів: «період історичного формування тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1861 року по 1888 рік), «період державного втручання у політику тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1889 року по 1920 рік), «радянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1921 року по 1990 рік), «пострадянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 1991 року по 1999 рік), «період тарифної самостійності у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 2000 року по 2009 рік), «період європейської трансформаційної політики у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень» (з 2009 року по теперішній час);

– запропоновано авторські визначення понять: «адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень», «об'єкт адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень», «функції адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень», «принципи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень»;

– на основі аналізу практик адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізниць країн ЄС (Республіки Польща, Федеративної Республіки Німеччина, Французької Республіки, Словацької Республіки, Румунії та Угорщини) запропоновано запозичення досвіду побудови системи тарифоутворення з польської моделі, який може бути впроваджений в українську, як найбільш доцільний; обґрунтовано пропозицію

розробки і впровадження Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2025-2030 роки та внесення ряду пропозицій до законодавства України у визначеній сфері;

**удосконалено:**

– систему принципів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, яку доцільно розмежувати на дві групи принципів: основні (до них слід віднести принцип верховенства права, законності, юридичної визначеності, відповідності законній меті, обґрунтованості, безсторонності (неупередженості), рівності, пропорційності, розумності строків) і галузеві (принципи взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності учасників транспортних відносин, економічної ефективності);

– систему суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, яка складається з Кабінету Міністрів України, Міністерства розвитку громад та територій України, Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України, Міністерства юстиції України, Державної регуляторної служби України та АТ «Укрзалізниця»;

– наукові підходи до розуміння засобів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень у вигляді «зобов'язання» та «дозволу»;

– підходи законодавця щодо обґрунтування створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, закріплення її статусу в національному законодавстві України та врегулювання її повноважень в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень;

**дістали подальшого розвитку:**

– наукове бачення структури механізму тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України та складових, які на нього впливають;

– підходи до класифікації інструментів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень до яких віднесено видання нормативно-правових актів та індивідуальних актів, а також укладення адміністративних договорів;

– обґрунтування позиції ряду суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень щодо необхідності внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» з метою удосконалення порядку та підстав застосування індексації під час перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом;

– твердження щодо необхідності внесення змін до п. 6 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 06.04.1998, щодо правового розмежування понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень;

– наукові доктрини щодо необхідності удосконалення законодавчих актів, норми яких регулюють тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, зокрема 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.

Практичне значення отриманих результатів зумовлено її науково теоретичною та практичною цінністю, а також використанням у:

– *правотворчій діяльності* – для вдосконалення законів України, що регламентують адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень (лист Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури № 04-31/19-2024/253304 від 14.11.2024);

– *практичній діяльності* Міністерства розвитку громад та територій України при реформуванні адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень (листи Міністерства розвитку громад та територій України № 8594/47/ЗВГ-24 від 19.11.2024 року та № 21708/47/10-24 від 20.11.2024);

– *науково-дослідній сфері* – при дослідженнях проблемних питань щодо розвитку сфери транспорту України в контексті реалізації уповноваженими на те

суб'єктами наявної у них публічно-владної управлінської функції в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ від 22.10.2024 року № 168-нд);

– *освітньому процесі* – під час проведення занять із навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Запобігання та врегулювання конфлікту інтересів на публічній службі. Фінансовий контроль в системі заходів запобігання корупції», «Національне антикорупційне законодавство. Державна політика у сфері запобігання корупції» і «Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з корупцією» та інші (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ від 22.10.2024 року № 167-оп).

**Особистий внесок здобувача.** Висновки сформульовано за результатами особистих досліджень автора. Дисертація є самостійною науковою працею і окремі проблеми висвітлені в адміністративно-правовій науці вперше. Деякі питання викладені в новій інтерпретації з урахуванням існуючих тенденцій розвитку науки, а також теорії й практики діяльності органів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. У тезах «Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, як регулятор державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень», що опубліковані у співавторстві з М.В. Співак, автору належить 50 % тексту. У тезах «Правова колізія у частині здійснення АТ «Укрзалізниця» повноважень з встановлення державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з цим робіт і послуг», що опубліковані у співавторстві з М.В. Співак, автору належить 50 % тексту.

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення, висновки та рекомендації, сформульовані у дисертації, доповідалися та оприлюднювалися у виступах автора на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Proceedings of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference «Modern research in world science». SPC «Sci-conf.com.ua» (м. Львів, 2-4 жовтня 2022 року), «Proceedings of XII International Scientific and Practical

Conference «Eurasian scientific discussions». Barca Academy Publishing» (м. Барселона, 18-20 грудня 2022 року), «Матеріали науково-практичного семінару «Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони» (м. Київ, 22 лютого 2023 року), «Матеріали XVIII науково-практичного семінару «Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації» (м. Київ, 19 жовтня 2023 року), «Випуск 62: Матеріали міжнародної наукової інтернет-конференції» (м. Тернопіль, Україна, м. Ополе, Польща, 13-14 червня 2024 року), «Матеріали XIX науково-практичного семінару (м. Київ, 20 червня 2024 року).

**Публікації.** Основні наукові результати дисертації викладені у 12 наукових публікаціях, серед яких 5 статей у виданнях, що включені МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук, 1 наукова стаття у науковому фаховому виданні з юридичних наук Республіки Польща, а також у 6 тезах, що опубліковані у збірниках матеріалів науково-практичних та міжнародних конференцій.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається зі вступу, 3 розділів, які включають в себе 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (191 найменувань на 23 сторінках) та додатків (на 67 сторінках). Загальний обсяг дисертації становить 328 сторінок, із яких обсяг основного тексту – 237 сторінок.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **1.1. Генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень**

Виникнення адміністративно-правових відносин у частині регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень безпосередньо пов'язане з виникненням першого залізничного сполучення на території України (в 1861 році на території України підконтрольній Австро-Угорській імперії і в 1863 році на території України підконтрольній російській імперії) та початку здійснення ним вантажних залізничних перевезень [60].

Становлення та розвиток адміністративно-правових відносин у частині регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України було нерозривно пов'язане як з розвитком самого залізничного транспорту на території України, так і з низкою інших історичних та правових процесів, які мали місце в історії нашої держави [35, с. 39].

Датою появи залізничного сполучення на території України вважається 04.11.1861 року, оскільки саме цього дня прибув перший потяг до України – з Відня до Львова, і саме ця дата стала офіційним «Днем народження» залізниці в Україні (тепер вона щорічно відзначається як День залізничника в Україні) [60].

У дослідженнях А.В. Садюка вказується на те, що з-поміж 36 великих залізниць Австро-Угорської імперії на теренах сучасної України знаходились Галицька залізниця імені Карла Людвіга, Львівсько-Чернівецько-Яська залізниця, Дністрянська залізниця, Перша угорсько-галицька залізниця, залізниця Ерцгерцога Альбрехта та Буковинська локальна залізниця [157, с. 58]. Для частини України, яка перебувала під владою російської імперії будівництво залізниць розпочалося в 1863 році, коли почали будувати Одесько-Балтську залізницю, яка поєднала такі

населені пункти як Одеса – Балта і Роздільна – Кучурган. У 1870 році залізниця поєднала Київ і Козятин [60].

З 1870-их років до початку ХХ століття залізничний транспорт активно розвивався в Україні поєднуючи все більше населених пунктів та територій, що сприяло активному розвитку промисловості та суспільних відносин в регіонах України, які перебували як під контролем Австро-Угорської так і російської імперій [35, с. 39].

Згідно позиції висловленої К.Я. Загорським у наукових працях «Огляд залізничних тарифів Франції, Німеччини і Австро-Угорщини в порівнянні з тарифами російських залізниць» (1910 року) та «Теорія залізничних тарифів. Задачі управління, принцип побудови і застосування, форми і види тарифів» (1901 року), у світовій практиці застосовувалися системи тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, які базувалися на власних витратах залізниць, на вартості вантажів, які перевозилися залізницями, а також на відповідних принципах, які відповідали певним охоронно-захисним задачам на яких була побудована залізнична тарифікація певної держави [157, с. 58].

Залізниці, які знаходилися на території України підконтрольній Австро-Угорській та російській імперіям, як і більшість тогочасних залізниць Європи, здійснювали вантажоперевезення за змішаною системою тарифоутворення. В її основу покладалася як система, яка базувалися на власних витратах залізниць, згідно якої прибуток залізниць від здійснення вантажоперевезень мав покривати витрати на їх здійснення, так і система собівартості вантажів, згідно якої чим більше коштував вантаж, який перевозився залізницями, й тим більше був розмір провізної плати за здійснення його вантажоперевезень [157, с. 58].

Протягом ХІХ століття, з розвитком залізниць як в світі, так і в Австро-Угорській та російській імперіях, мережа залізничного сполучення розширювалася надзвичайно високими темпами. Це призвело до ускладнення та плутанини в тарифних системах, які в той час використовувалися залізницями при здійсненні вантажоперевезень як на території України, яка перебувала під контролем Австро-Угорської та російської імперій, так і на території інших країн світу [35, с. 40].

З досліджень К.Я. Загорського та іншого видатного залізничника XIX століття С.Ю. Вітте а саме праці «Принципи залізничних тарифів на перевезення вантажів» (1910 року), вбачається, що науковці виділяли наступні критерії поділу тарифів, які застосовувалися в XIX столітті при здійсненні вантажоперевезень залізницями країн Європи та світу:

– за внутрішньою будовою (одноманітні пудо-верстні (тариф залежить від маси вантажу на відстань його перевезення без прив'язки до номенклатури вантажу) та диференційовані (*ad valorem*) (крім маси вантажу та відстані його перевезення значну роль відіграє номенклатура вантажу та його вартість, і для вантажу з нижчою вартістю застосовується менший розмір тарифу, а для більш дороговартісного вантажу застосовується більший розмір тарифу);

– за зовнішньою формою (формульні та табличні, в яких розрахунок провізної плати за здійснення залізничних вантажоперевезень обраховувався на підставі формул або таблиць визначених відповідними збірниками тарифів на здійснення їх перевезення залізницями);

– за простором дії (загальні та виняткові (застосовувалися виключно для певних контрагентів залізниці чи для деяких номенклатур вантажів), внутрішні та вивізні, прямі та місцеві);

– за часом дії (строкові та безстрокові, річні та навігаційні);

– за величиною одиниці навантаження (попудні (штучні) та повагонні (на партію вагонів);

– за особливими умовами та властивостями перевезення (спеціальні та пільгові (завізні, перемолочні, військові, виставкові, переселенські і т. ін.) [157, с. 57].

Отже структура залізничного тарифу, який застосовувався у кінці XIX століття – на початку XX століття при здійсненні вантажоперевезень залізницями Австро-Угорської та російської імперій, складалася з плати за користування рельсовими шляхами та супутнім до неї обладнанням (фактично інфраструктурна складова), плати за користування рухомим складом у вигляді паротягів та вагонів, і безпосередньої плати за вантажоперевезення. Це обумовлювалося тим, що у

країнах Європи та в США залізнична інфраструктура, як правило, належала одному конкретному підприємству, а рухомий склад міг належати як власнику залізничної інфраструктури, так і будь-якому іншому суб'єкту господарювання, який за наявності відповідної домовленості з власником залізничної інфраструктури міг узгодити експлуатацію власного рухомого складу на його залізничних шляхах на відповідних договірних умовах [157, с. 59].

Загалом наприкінці XIX століття залізничні тарифи ще не регулювалися державою, а встановлювалися різними залізницями самостійно, як приватними суб'єктами господарювання, за відповідною домовленістю з їх контрагентами на договірній основі за вільними тарифами [35, с. 41]. Усі вантажі поділялися на класи (розряди), і кожна залізниця здійснювала класифікацію вантажів на власний розсуд, що обумовлювало те, що на різних залізницях кількість класів вантажів також була різною. Вся класифікація вантажів здійснювалася за принципом, що всі вантажі розділялися на класи в залежності від своєї собівартості, а саме від найдорожчих вантажів до найдешевших. Це призвело до того, що з середини XIX століття на різних залізницях Європи і російської імперії почали вживатися заходи спрямовані на поступову систематизацію і уніфікацію між собою існуючих на той час тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень та класів вантажів [35, с. 41].

В історії тарифоутворення на залізницях України вказаний період можна назвати «періодом історичного формування тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень». Він тривав з 1861 року по 1888 рік, і характеризувався виключно наявністю господарсько-договірних відносин у частині тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України, і відсутності посиленого адміністративно-правового регулювання вказаних правовідносин зі сторони органів державної влади [35, с. 42].

Вже у 1889 році тарифи на здійснення вантажних перевезень залізницями України, які розташовувалися під контролем російської імперії, як і інші тарифи на здійснення вантажних перевезень залізницями російської імперії, стали державно врегульовані внаслідок прийняття відповідного закону – «Тимчасове положення

про залізничні тарифи і про установи по тарифним справам» [61, с. 180, с. 186]. Вказаний закон майже в незмінному стані діяв до 1917 року, і ним повноваження з встановлення тарифів на здійснення вантажоперевезень було передано під контроль відповідних структурних підрозділів Міністерства фінансів російської імперії. Вказані підрозділи були наділені повноваженнями з встановлення тарифних норм та правил формування, введення в дію, зміни і скасування тарифів, а також встановлення граничних тарифних ставок, які визначалися Статутами відповідних залізниць (окремих приватних підприємств, які володіли відповідними залізницями) [61, с. 53, с. 191]. З його прийняттям залізниці втратили право самостійно надавати відповідні пільги на здійснення вантажоперевезень. Однак, у них залишалось право самостійно підвищувати тарифи на здійснення залізничних вантажоперевезень, за відсутності суттєвого втручання в їх діяльність з цього приводу зі сторони відповідних структурних підрозділів Міністерства фінансів російської імперії [35, с. 42]. При цьому, хоч тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України, які розташовувалися під контролем російської імперії, і стали державно регульованими, але принципи їх формування все одно залишилися ринковими, – вартість залізничних вантажоперевезень й надалі формувалася за диференційованою системою (*ad valorem*), а основою для формування залізничних тарифів були не лише їх собівартість, місце відправлення і доставки вантажів, а й також попит на вантажоперевезення певних вантажів в певний період часу та інші показники [35, с. 42].

Починаючи з 1889 року і дотепер тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України, вже понад як 130 років, залишаються державно регульованими, незважаючи на відсутність прямого державного регулювання вказаних послуг в США та багатьох країнах ЄС.

Окреслений період в історії тарифоутворення на залізницях України можна назвати «періодом державного втручання у політику тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1889 року по 1920 рік, під час перебування України під контролем російської та Австро-Угорської імперій, і характеризувався зародженням адміністративно-правового регулювання

зазначених правовідносин зі сторони уповноважених на те державою органів державної влади [35, с. 43].

В кінці 1910-их років – на початку 1920-их років, після завершення Першої світової війни та падіння російської імперії, з приходом до влади комуністичного режиму, плата за перевезення вантажів залізницями України на певний час взагалі була відмінена, і вантажоперевезення будь-якими видами транспорту, в тому числі й залізницею, почали здійснюватися безоплатно, оскільки фінансування сфери транспорту почало здійснюватися за рахунок бюджетних коштів [35, с. 43]. Така політика комуністичного режиму на початку 1920-их років миттєво показала свій негативний результат, що призвело до необхідності якнайшвидшого відновлення оплатності здійснення вантажоперевезень всіма видами транспорту, в тому числі й залізницею [35, с. 43].

Відновлення оплатності здійснення залізничних вантажоперевезень протягом 1920-их років під час дії «НЕПу» здійснювалося в декілька етапів, – спочатку плата за здійснення залізничних вантажоперевезень була відновлена для приватних осіб, потім для кооперативів, а й надалі для державних підприємств, установ та організацій. У цей період для вантажів приватних підприємств було введено доплату в 50 – 100 % від загального розміру тарифу на залізничні вантажоперевезення, і запроваджено можливість нарахування пені за несвоєчасну сплату ними провізної плати [166, с. 44]. З відновленням оплатності за здійснення залізничних вантажоперевезень тарифи знову почали розрізнятися в залежності від класової приналежності вантажів, і загалом у 1920 – 1930 роки диференціація тарифних ставок в залежності від видів вантажів і категорій вантажовідправників поступово збільшувалася.

За час перебування України під владою комуністичного режиму в 1920 – 1930 роках, тарифи на залізничні вантажоперевезення почали формуватися не на підставі конкуренції на ринку транспортних послуг між різними видами транспорту, а за результатами відповідної планомірної діяльності держави спрямованої на побудову нової системи тарифоутворення у різних сферах транспорту, в тому числі й на залізниці, з урахуванням державних інтересів [35, с.

44]. Саме в цей період відбувся перехід тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень, як просто провізної плати за здійснення відповідних транспортних процесів, до інструмента впливу на економічний і промисловий розвиток держави [35, с. 44]. Завданням тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень стало не відшкодування залізничному транспорту понесених ним витрат на транспортування вантажу і отримання доходу за рахунок його перевезення, а вплив держави на розвиток ряду інших галузей промисловості безпосередньо залежних від залізничного транспорту [35, с. 44]. Внаслідок цього значна кількість номенклатур вантажів почала перевозитися за ставками нижче від фактичної собівартості витрат понесених на їх перевезення. Таким чином відбувалося фактичне субсидювання інших галузей промисловості (які, як правило, виробляли або використовували в своїй промисловій діяльності низьковартісні вантажі чи вантажі, які мали велике значення для економіки держави) за рахунок залізничного транспорту. Зазначена політика комуністичного режиму була невід'ємною складовою проголошеного ним в 1930-их роках курсу на індустріалізацію промисловості України, і призводила не лише до збитковості транспортування залізницями України великої кількості вантажів, а й створювала умови за яких існувала суттєва різниця в рентабельності між перевезеннями різних номенклатур вантажів, що призводило до зменшення обсягів вантажоперевезень, погіршення показників результативності використання рухомого складу, а також зростання цін на продукцію, яка споживалась залізничним транспортом. Вказану проблему час від часу вдавалося вирішувати за рахунок поступового підвищення тарифних ставок й подальшого зменшення витрат на розвиток та утримання залізничної інфраструктури, зокрема й в частині поступової електрифікації залізниць України [35, с. 44].

В цей же час, на території України, яка перебувала під контролем Польщі, Чехословаччини та Румунії до початку Другої світової війни, загалом як і в інших країнах Європи в 1920 – 1930 роках, продовжувала діяти концепція побудови залізничних тарифів сформована за собівартістю вантажу, згідно якої тариф для дорогого вантажу мав бути вищий, а для дешевого нижчий, що було повною

альтернативою концепції побудови залізничних тарифів, яка на той час діяла на території України, що перебувала під владою комуністичного режиму.

Після закінчення Другої світової війни і приєднання комуністичним режимом до підконтрольних йому територій України її західних областей, які перебували під контролем Польщі, Чехословаччини та Румунії, відновилися тенденції розвитку системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, які були закладені ще в 1930-их роках, що було пов'язано з необхідністю післявоєнного відновлення держави у другій половині 1940-их років – 1950 років, та подальшого розвитку її промисловості в 1960-их роках.

Найважливішим кроком у частині реформування системи тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України у другій половині ХХ століття стало введення в 1967 році двоставочної системи тарифів для 30 номенклатур вантажів, згідно якої тарифи на залізничні перевезення зазначених вантажів почали складатися з двох складових – плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію [35, с. 45]. Надалі, з 1974 року, двоставочна система тарифів була розповсюджена на всі інші номенклатури вантажів, які перевозилися залізницями України [35, с. 45]. Перша складова відшкодовувала витрати на початково-кінцеві операції залізничних вантажоперевезень (в розрахунку на 1 тону), а друга відшкодовувала витрати на рухомі операції залізничних вантажоперевезень (в розрахунку на 1 тону на 1 кілометр), що дозволило більш тісно зв'язати провізні платежі з фактичною собівартістю їх перевезень [35, с. 45].

Вказаний період можна назвати «радянським періодом в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який фактично тривав з 1921 року до 1990 рік, і характеризувався укріпленням адміністративно-правового регулювання зазначених правовідносин зі сторони уповноважених на те державою суб'єктів владних повноважень та їх фактичною еволюцією до сучасного стану. Найважливішими його ознаками стали:

– використання державою тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, як інструменту державної політики спрямованої на розвиток

інших галузей промисловості, за рахунок встановлення тарифних ставок на перевезення ряду вантажів нижчих від фактичної собівартості витрат понесених на їх транспортування, внаслідок чого відбувалося фактичне субсидювання інших галузей промисловості за рахунок залізничного транспорту;

– введення в 1967 і в 1974 роках двоставочної системи тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, які почали складатися з плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію [35, с. 45].

З моменту проголошення незалежності України в 1991 році і до 1999 року в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України тривав «пострадянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень». У цей період часу Україна тільки починала своє становлення як незалежна, самостійна та суверенна європейська держава, яка ще не була готова і не мала повноцінної можливості створити власний збірник тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень. А тому суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України в особі КМУ, Мінтрансу та Укрзалізниці, перейняли існуючу в колишньому СРСР модель тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. Паралельно з цим вони її розвивали у відповідності до вимог та реалій сьогодення, та здійснювали заходи, які були спрямовані на поступову лібералізацію вказаної сфери публічно-правових відносин, переймаючи при цьому аналогічний досвід залізниць інших пострадянських та східноєвропейських держав, що було зумовлено поступовим переходом України з планової централізованої економіки до ринкової.

Протягом дії вказаного періоду уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України у якості основного збірника тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України застосовується перейнятий від радянського режиму Прейскурант № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затверджений постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року, до якого КМУ, Мінтрансом та

Укрзалізницею систематично вносилися зміни і доповнення в частині встановлення понижуючих і підвищувальних коефіцієнтів, які впроваджувалися як з урахуванням інтересів держави в розвитку промисловості та економіки України, або з урахуванням інтересів Укрзалізниці в розвитку залізничного транспорту України, так і з урахуванням вимог учасників ринку залізничних вантажоперевезень в необхідності його лібералізації, з метою приведення його у відповідність до аналогічних світових практик з вказаного питання, які мали місце в сусідніх з Україною країнах, та тих змін, які в цей період часу потребував ринок вантажоперевезень залізницями України.

Найважливішою ознакою вказаного періоду тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень стало прийняття Мінтрансом наказу № 279 від 29.07.1997 року «Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів», на виконання п. 5 постанови КМУ «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» № 605 від 28.06.1997 року, яким було введено класовість вантажів з віднесенням вантажів з меншою собівартістю до 1 класу, більш високою собівартістю до 2 класу, найвищою собівартістю до 3 класу, та застосуванням підвищувальних коефіцієнтів до кожного з вказаних класів вантажів, із розрахунку – чим вищий клас вантажу, тим вищий підвищувальний коефіцієнт застосовується до провізної плати на його залізничні перевезення [129; 98; 40, с. 290-291]. До прийняття вказаного наказу Мінтрансу підвищувальні та знижувальні коефіцієнти до тарифних ставок на здійснення вантажоперевезень залізницями України встановлювалися КМУ, Мінтрансом та Укрзалізницею у межах наявних у них публічно-владних управлінських повноважень окремо для кожної номенклатури вантажів з урахуванням її коду.

Введена за рахунок прийняття наказу Мінтрансу «класифікація вантажів» на здійснення залізничних вантажоперевезень позитивно вплинуло на подальший розвиток системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України зумовивши систематизацію та уніфікацію вантажів за різними тарифними класами, що в цілому призвело до її спрощення. Вказаний досвід й

дотепер застосовується в публічно-правовій діяльності суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України.

Наступним періодом в історії розвитку системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України є період з 2000 року по 2009 рік, який можна назвати «періодом тарифної самостійності у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень». Виникнення цього періоду нерозривно пов'язане з прийняттям першого в історії незалежної України Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року), який вступив в законну силу 01.01.2000 року, і мав ряд відмінностей від передуючого йому Прейскуранту № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року [108].

Вимогою необхідності його прийняття стала існуюча на той час потреба в припиненні застосуванні залізницями України отриманого ними у спадок від СРСР Прейскуранту № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року, яким також на той час у своїй діяльності керувалися деякі інші пострадянські країни в частині здійснення залізничних вантажоперевезень їхніми залізницями. Той факт, що не лише Україна, а й деякі інші пострадянські країни повинні були керувалися Прейскурантом № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», як основним збірником тарифів в частині здійснення внутрішніх, експортних та імпорتنих залізничних вантажоперевезень, призводив до вимушеної взаємопов'язаності та взаємозалежності України з політикою зазначених країн, здійснюваній ними у вказаній сфері правовідносин в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень. А тому затвердження Мінтрансом України наказом № 551 від 15.11.1999 року власного Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, замість Прейскуранту № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення»,

фактично й було моментом створення Україною власної системи тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень, яка стала по справжньому незалежною від системи тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень інших пострадянських країн.

Стосовно оцінки Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року) вбачалося, що при його розробленні та прийнятті дуже багато правових положень було запозичено з Прейскуранта № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року, в тому числі й в питаннях змісту та кодифікації [108]. Так у вказаних тарифних збірниках наявний єдиний підхід до правил застосування тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень, а також розрахунку їх вартості [108]. Між ними також прослідковується схожість у структурі та компонуванні, єдність в ідентичності термінології та формулюванні норм, а також в стилі мовлення [108; 30, с. 67].

Незважаючи на всі ці запозичення, які містив Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, затверджений наказом Мінтрансу № 551 від 15.11.1999 року, з передуючого йому Прейскуранта № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року, його прийняття стало справжньою віхою в історії побудови Україною власної системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень.

Наразі триває «період європейської трансформаційної політики у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який розпочався в 2009 році. Вказаний період характеризується прийняттям кардинально нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку № 317 від 26.03.2009 року, який набрав чинності 01.05.2009 року, і введенням існуючої станом на теперішній час системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України.

Між Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), і передуючим йому Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року) існує суттєва відмінність в основоположному питанні регулювання тарифної політики у вказаній сфері публічно-правових відносин, а саме в питанні структури тарифу на перевезення вантажів залізницями України [107; 108].

У Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) структуру залізничного тарифу було кардинально змінено в порівнянні з передуючим йому Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року), і поряд зі складовими у вигляді плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію також було додатково виокремлено інфраструктурну складову (розмір плати за перевезення залізничним транспортом вантажів, що включає плату за надані послуги інфраструктури), локомотивну складову (розмір плати за експлуатацію та використання локомотивів) і вагонну складову (розмір плати за використання залізничного рухомого складу, крім локомотивів). Вони існують паралельно з платою за початково-кінцеві операції та платою за рухому операцію, а також співвідносяться і взаємодіють з ними, та є невідємними від них [107; 108]. Вказана структура залізничних тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України також закріплена в Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку, затвердженої наказом Мінінфраструктури № 434 від 27.07.2012 року, та в п. 3 розділу I Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженої наказом Мінінфраструктури № 418 від 20.06.2013 року [111; 112].

Разом з тим, між ними прослідковується і багато спільного в питаннях структури та компонування, єдність в ідентичності термінології та формулюванні норм, а також в стилі мовлення [107; 108].

Прийняття Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), у значній

мірі задаптувало тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України до існуючих на той час вимог суспільства та держави щодо розробки більш економічно обгрунтованого тарифу, аніж ті, що були встановлені Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року). Це в значній мірі посприяло розвитку як залізничного транспорту України, так і інших галузей економіки нашої держави прямо чи опосередковано залежних від здійснення залізничних вантажоперевезень.

При цьому, й дотепер зберігається потреба в подальшій побудові економічно обгрунтованого тарифу на здійснення вантажоперевезень залізницями України і в подальшому розвитку системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України. Це обумовлено необхідністю проведення подальшої поступової лібералізації ринку вантажоперевезень залізницями України у відповідності до вимог Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами від 21.03.2014 року, а також ряду актів законодавства країн ЄС (директиви, регламенти та рішення), які Україна зобов'язалася імплементувати у власну систему законодавства на підставі вказаної Угоди.

Важливість необхідності подальшого реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України обумовлюється важливістю залізничних вантажоперевезень для подальшого реформування всієї економіки і промисловості України. У відповідності до «Зеленої книги. Залізничні вантажні перевезення» вантажний залізничний транспорт, як галузь виробничої інфраструктури, не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, є четвертою за важливістю галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з попередніх трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення, оскільки продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача. З одного боку, залізничний транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини,

паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування тощо, а з іншого – доставляє готову продукцію до споживача або є важливим елементом логістичного ланцюжка. Таким чином, у процесі виробництва готової продукції вартість транспортування істотно впливає на її собівартість, а звідси – на ефективність і ціну. Зменшення транспортної складової у собівартості виробленої продукції сприяє підвищенню ефективності виробництва [30, с. 8].

Однак, навіть нині система адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України є недосконалою і підлягає реформуванню, що прямо регламентовано:

– Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням КМУ № 1550 від 27.12.2024 року, згідно якої однією з проблем, яка станом на сьогодні існує у сфері надання транспортних послуг є недосконала тарифна політика держави. Повноцінна інтеграція національної транспортної системи до європейської неможлива без гармонізації нормативно-правових та організаційних складових функціонування галузі транспорту України з такими ж складовими функціонування галузі транспорту в країнах ЄС з метою задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки країни, а також повного виконання Україною зобов'язань у галузі транспорту, які взяті нею за міжнародними договорами у зазначеній галузі. Особливо важливим є виконання вимог *acquis* ЄС в галузі транспорту в частині спрощення доступу до ринку транспортних послуг та лібералізації тарифної політики, оскільки це необхідне для створення більш сприятливого середовища для залучення приватних інвестицій в галузь транспорту. Одним з основних завдань в частині відновлення та розвитку конкурентоспроможної та ефективної транспортної системи є впровадження прозорих, недискримінаційних та ефективних тарифних моделей, які відповідають принципам *acquis* ЄС, для забезпечення виконання довгострокових зобов'язань із розвитку інфраструктури, перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення, в тому числі для спрощення реалізації проектів публічно-приватного партнерства [143];

– Планом заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженим розпорядженням КМУ № 1411-р від 27.12.2019 року, згідно якого з метою забезпечення відкриття ринку залізничних перевезень існує необхідність здійснити попередній розрахунок тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування стратегічного значення, розробити та затвердити Методики формування тарифу на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури залізничного транспорту загального користування стратегічного значення, а також розробити та прийняти акти законодавства щодо обліку та використання інвестиційної складової тарифу на доступ до інфраструктури залізничного транспорту загального користування стратегічного значення [117];

– Основними засадами здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця», затвердженими постановою КМУ № 628 від 12.06.2019 року, відповідно до яких держава, як засновник та єдиний акціонер АТ «Укрзалізниця» в особі КМУ, встановлює, що основними цілями та пріоритетами, згідно з якими здійснюються повноваження з управління корпоративними правами щодо АТ «Укрзалізниця», зокрема, є задоволення АТ «Укрзалізниця» потреб споживачів у послугах з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом (у внутрішньому та міжнародному сполученні) з урахуванням принципів сталого розвитку. З цією метою АТ «Укрзалізниця» повинно опрацювати питання щодо запровадження проведення автоматичної індексації тарифів на послуги з перевезення залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції під час реалізації КМУ державної цінової політики [115].

Кожним з вказаних рішень Уряду України окреслюється проблематика недосконалості сучасної системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, та визначається, що однією з основних умов необхідних для подальшого розвитку залізниць України та транспортної системи України в цілому є її удосконалення вказаної сфери публічно-правових відносин шляхом імплементації права та досвіду країн ЄС з зазначеного питання.

Необхідність реформування чинної системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України також є необхідною умовою досягнення Україною її європейського та євроатлантичного курсу, оскільки однією з найголовніших сфер взаємозв'язку та співробітництва між Україною і країнами ЄС була та залишається сфера транспорту, в тому числі й її невід'ємна складова – залізничний транспорт.

Питання реформування системи тарифоутворення у сфері залізничного транспорту України регламентоване ст. 368 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 21.03.2014 року, а також додатком XXXII до вказаної Угоди [170; 18]. Ст. 368 зазначеної Угоди встановлено, що співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що випливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях, які з'єднують Сторони [170].

Правовими положеннями додатку XXXII до вказаної Угоди визначено, що Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту в частині доступу до ринку та інфраструктури протягом 8 років з дати набрання чинності цією Угодою, тобто до 27.09.2022 року, шляхом імплементації директив ЄС у сфері залізничного транспорту 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 «Про розвиток залізниць Співтовариства» і 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26.02.2001 року «Про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за

користування залізничною інфраструктурою», якими врегульовано питання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень [18; 140; 141].

З метою забезпечення адаптації транспортного законодавства України до транспортного законодавства країн ЄС Мінтрансв'язку ще 18.02.2006 року було прийнято наказ № 153 «Про затвердження Рекомендацій «Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Ним визначалося, що одними з основних завдань в частині приведення структури залізничного транспорту у відповідність до законодавства України та його адаптацію до ринкових умов, створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення виробничо-технічної бази галузі, виходу українських залізниць на світовий техніко-технологічний рівень, інтеграції залізничного транспорту України до Європейської та Світової транспортних систем, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для наступного переходу до функціонування галузі на принципах європейської транспортної політики, забезпечення фінансової прозорості всіх видів діяльності залізничного транспорту, є удосконалення діючої системи тарифів на перевезення вантажів та надання інших послуг, а також розподіл у системі залізничного транспорту природно-монопольного та конкурентного або потенційно-конкурентного секторів. Державне регулювання тарифів і цін на послуги зберігається в монопольному секторі та усувається в конкурентних секторах [124].

Згідно Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, яка також розроблялася з урахуванням вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, від 21.03.2014 року, тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України повинні бути не тільки економічно обґрунтованими й зрозумілими та логічними. Необхідно провести реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень згідно з вимогами євродиректив (розподіл тарифів на доступ до інфраструктури та на перевезення) та утворення клієнтоорієнтованого документа для використання всіма споживачами

послуг [163, с. 34]. Цією ж Стратегією передбачено наступні напрямки розвитку цінової і тарифної політики АТ «Укрзалізниця»:

- формування вільних цін та тарифів на реалізацію товарів та послуг, які забезпечать відшкодування витрат на утримання, функціонування та відновлення протягом життєвого циклу основних фондів та нематеріальних активів та обґрунтований рівень рентабельності;

- забезпечення формування окремих тарифів на доступ до залізничної інфраструктури та на перевезення відповідно до вимог директив ЄС, які забезпечать відшкодування витрат на утримання, функціонування та відновлення протягом життєвого циклу основних фондів та нематеріальних активів та обґрунтований рівень рентабельності;

- запровадження автоматичної індексації всіх цін і тарифів на рівень індексу цін виробників промислової продукції;

- ліквідація розподілу вартості перевезення у вантажному та порожньому рейсах за тарифними класами вантажів, а також інших цін та тарифів, рівень яких залежить від типу вантажу;

- аналіз можливості запровадження окремого тарифу для маршрутних відправок вантажів;

- дерегуляція цін та тарифів, які не відносяться до послуг природної монополії [163, с. 59].

Отже, проведена періодизація процесу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень на території України показує, що починаючи з 1861 року і по теперішній час модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України формувалася та змінювалася під тиском політичних процесів та історичних подій, що мали місце в історії України. Механізм тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України був та залишається одним з важелів провадження державою її економічної політики не лише у сфері залізничного транспорту, а й у інших сферах промисловості, виробництва та економіки України. Подальше реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення

вантажоперевезень залізницями України має стати не лише однією з опор для післявоєнної відбудови промислової та транспортної інфраструктури України від тих руйнувань, яких вона зазнала після вторгнення країни-агресора на територію нашої держави, а й основою для подальшого прямування України на її незворотньому шляху до ЄС, в частині перебудови цінової і тарифної політики держави у відповідності до стандартів та практик країн ЄС.

## **1.2. Поняття, об'єкт, мета, завдання, функції та принципи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень**

Правове регулювання є одним з основних засобів державного впливу на суспільні відносини з метою їх упорядкування в інтересах людини, суспільства і держави. Предметом правового регулювання є правові, політичні, економічні та інші суспільстві відносини, впорядкування яких неможливе без використання норм права. Правове регулювання забезпечується за допомогою спеціально створеного державою механізму, основними складовими елементами якого є норми права, зафіксовані в законах та інших правових актах, якими визначається модель можливої та необхідної поведінки суб'єктів суспільних відносин, юридичні факти (конкретні життєві обставини, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення правових відносин), власне правові відносини (суспільні відносини, опосередковані нормами права), акти реалізації прав та обов'язків суб'єктів суспільних відносин (дії суб'єктів у межах приписів відповідних правових норм), правові санкції щодо порушників норм права [181, с. 128].

На думку І.М. Шопіної в інструментальному аспекті – виходячи з теорії природного права, правове регулювання – це частина (елемент) правового впливу держави на суспільні відносини за допомогою специфічних правових засобів (норм права, правовідносин, актів реалізації права) з метою упорядкування, закріплення, охорони і розвитку суспільних відносин. Виходячи з теорії позитивного права, правове регулювання – нормативно-організаційний вплив на суспільні відносини,

що здійснюється за як за допомогою спеціальних правових засобів, так і завдяки іншим правовим явищам, до яких належать правосвідомість, правова культура, принципи права. В інституційному аспекті правове регулювання – це процес, наслідками якого є здійснення цілеспрямованого правового впливу держави на суспільні відносини. У нормативно-юридичному аспекті правове регулювання – це здійснюване за допомогою спеціальних юридичних засобів упорядкування суспільних відносин, що включає їх юридичне закріплення, охорону, контроль за їх стабільністю та відновлення у випадку порушення. У діяльнісному аспекті правове регулювання – це діяльність держави, її органів і посадових осіб, а також уповноважених на те громадських організацій щодо встановлення обов’язкових для виконання юридичних норм (правил) поведінки суб’єктів права їх реалізації в конкретних відносинах та застосування державного примусу до правопорушників з метою досягнення стабільного правопорядку в суспільстві [178, с. 1059].

Одним з основних видів правового регулювання є адміністративно-правове регулювання, яке на думку А.В. Матвійчука, полягає в правовому і владному впливі на суспільні відносини, який здійснюється за допомогою комплексу правових засобів, і передбачає досягнення певної мети (цілей) [54, с. 123]. В.В. Галунько зазначає, що адміністративно-правове регулювання характеризує спеціально-юридичний механізм впливу адміністративного права на поведінку і діяльність його адресатів – це цілеспрямований вплив норм адміністративного права на суспільні відносини з метою забезпечення за допомогою адміністративно-правових засобів прав, свобод і публічних законних інтересів фізичних та юридичних осіб, нормального функціонування громадянського суспільства та держави [1, с. 323-324]. На думку О.М. Єщука адміністративно-правове регулювання – це здійснюваний усією системою адміністративно-правових засобів вплив суб’єктів публічної адміністрації на суспільні відносини з метою їх упорядкування, закріплення, охорони та розвитку [3, с. 211].

Тож під адміністративно-правовим регулюванням тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід розуміти державно-правовий вплив на відносини формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та

застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень з метою відповідного їх впорядкування в інтересах суспільства і держави за допомогою спеціально створених державою правових механізмів, забезпечення яких здійснюється відповідними суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин в межах наявної у них публічно владної компетенції.

Досліджуючи об'єкт адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід виходити з наукових положень щодо визначення поняття «об'єкт адміністративно-правового регулювання правовідносин». На думку С.В. Петкова об'єктом адміністративно-правових відносин є діяння (дія чи бездіяльність, поведінка) учасників управлінських правовідносин, за допомогою яких реалізуються обов'язки й права, передбачені для цих правовідносин. Діяння ці різні за своїм характером: вони можуть бути пов'язані зі здійсненням повсякденних завдань управління, з особистими нематеріальними благами (здоров'я, гідність людини), з речами [62, с. 78]. Згідно А.М. Чорної об'єктом адміністративно-правових відносин є поведінка учасників управлінських відносин (дії, утримання від дій). Адміністративне право має велику кількість об'єктів [176, с. 129]. Ю.В. Юрченко об'єкт адміністративно-правових відносин розуміє, так би мовити, у двох площинах це – з одного боку, об'єкти матеріального світу, тобто речі, майно, а з іншого підходу, певні дії, що являють собою характер діяльності окремих суб'єктів права, правовий інтерес, юридичні наслідки поведінки цих суб'єктів [183, с. 810].

На підставі викладеного приходимо до висновку, що об'єктом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є суспільно-правові відносини в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень за допомогою спеціально створених державою правових механізмів, забезпечення яких здійснюється відповідними суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин в межах наявної у них публічно владної компетенції.

В частині дослідження мети адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень вбачається за доцільне встановити визначення поняття «мета адміністративно-правового регулювання правовідносин». О.І. Миколенко та Н.В. Добровольською зазначається, що визначення цілей правового регулювання є важливим чинником для розуміння теорії адміністративного права, особливостей правотворчої діяльності у сфері адміністративних відносин та специфіки реалізації норм адміністративного права суб'єктами права. Пояснюється це тим, що наявність мети правового регулювання дозволяє говорити про сукупність необхідних правових засобів для її досягнення. Наявність правових засобів дозволяє говорити про рівень їх ефективності при реалізації на практиці. Результати ж правозастосовної діяльності (у вигляді статистики, звітності і ін.) дозволяє, при необхідності, переосмислити як закріплені правові засоби, так і цілі правового регулювання. Таким чином, є прямий зв'язок між метою правового регулювання та його результатом. Якщо мета не співпадає з результатом правового регулювання, то є нагальна проблема: хибні цілі, які не відповідають потребам суспільства; недосконалий набір правових засобів, що забезпечує досягнення поставлених цілей [56, с. 59].

С.Ю. Любімова зазначає, що адміністративно-правове регулювання має цілком точну мету – забезпечити належний рівень відносин між окремою особою та державою, її органами та посадовими особами, при цьому основний акцент адміністративно-правового регулювання цих відносин робиться сьогодні на встановленні саме такого адміністративно-правового регулювання, за яким з максимальною ефективністю були б задоволені права й інтереси окремої особи [4, с. 103-104].

В.К. Гіжевський, В.В. Гловченко та В.С. Ковальський бачать мету адміністративно-правового регулювання в упорядкуванні, закріпленні, охороні й розвитку суспільних відносин, а також у впливі на поведінку та свідомість громадян шляхом проголошення їхніх прав та обов'язків, встановлення певних дозволів та заборон, затвердження певних правових актів тощо [68, с. 369].

Безпосередньо залежним і пов'язаним з поняттям «мета адміністративно-правового регулювання правовідносин» є поняття «завдання адміністративно-правового регулювання правовідносин». В.В. Галунько зазначається, що мета й завдання адміністративного права України мають своїм підґрунтям положення теорії природного права та Конституції України. Метою адміністративного права є створення пріоритету правових умов для забезпечення публічною адміністрацією прав, свобод й інтересів людини і громадянина у сфері публічного адміністрування. Основними завданням адміністративного права України є: конкретизація прав, свобод приватних осіб, які мають забезпечуватися суб'єктами публічної адміністрації, як реалізація конституційної формули стосовно утвердження прав і свобод людини; формування ефективних адміністративних інструментів реалізації прав і свобод у сфері публічного адміністрування, як реалізація конституційної формули щодо забезпечення прав і свобод людини; підвищення ефективності функціонування публічних інститутів держави й суспільства; уніфікація та закріплення на законодавчому рівні процедур адміністративної діяльності публічної адміністрації; оптимізація публічного контролю інститутом громадянського суспільства за діяльністю суб'єктів публічної адміністрації; удосконалення інституту юридичної відповідальності [2, с. 26-28].

На думку Р.С. Мельника завдання адміністративного права становлять собою сукупність напрямів, у межах яких досягається його мета. Завданнями адміністративного права є: конкретизація прав та свобод приватних осіб, які можуть реалізовуватися у сфері публічного адміністрування (реалізація конституційної формули «утвердження прав і свобод людини»); формування досконалих механізмів реалізації прав та свобод людини і громадянина у сфері публічного адміністрування (реалізація конституційної формули «забезпечення прав і свобод людини»); уніфікація та закріплення на законодавчому рівні процедур прийняття юридичних актів суб'єктами публічної адміністрації; поліпшення механізмів контролю інституцій громадянського суспільства за діяльністю суб'єктів публічної адміністрації; удосконалення інституту юридичної відповідальності суб'єктів публічної адміністрації [21, с. 60].

Виділяючи мету і завдання адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, окрему увагу слід звернути увагу на ч. 1 ст. 3 Закону України «Про транспорт», яка прямо ототожнює адміністративно-правове регулювання сфери транспорту з державним управлінням у вказаній сфері публічно-правових відносин.

Відповідно до ч. 1 ст. 3 Закону України «Про транспорт» державне управління в галузі транспорту має забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи, захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції, координацію роботи різних видів транспорту [145]. Задля досягнення мети і завдань у галузі залізничного транспорту, визначених ч. 1 ст. 3 Закону України «Про транспорт», державою здійснюються заходи регламентовані ч. 2 ст. 3 Закону України «Про транспорт» спрямовані на їх досягнення, одним з яких є проведення і реалізація належної тарифної політики у сфері транспорту, зокрема й у сфері залізничного [145].

З викладеного вбачається, що метою адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є забезпечення досягнення встановлених ч. 1 ст. 3 Закону України «Про транспорт» завдань державного управління у сфері транспорту, а саме своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи, захисту економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції, координації роботи різних видів транспорту [145].

Виділяючи функції адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід зазначити, що відповідно до позиції А.М. Шульги функціями права є визначені сутністю права, його соціальним призначенням у країні основні напрямки юридичного впливу на суспільні відносини права як нормативного регулятора цих відносин [168, с. 154]. Функції права поділяють на загальносоціальні, які розрізняють переважно за сферами впливу права на суспільні відносини (політична, економічна, соціальна, ідеологічна функції) та спеціальні, тобто власне правові (юридичні), до яких насамперед належать регулятивна та охоронна функції, установча та інформаційна (ці функції розрізняють за характером (способами, засобами) впливу права на суспільні відносини) [182, с. 313].

О.М. Миколенко визначає функції адміністративного права як відповідність правового стану, який склався у суспільстві в результаті адміністративно-правового регулювання, цілям та засобам адміністративно-правового регулювання. На його думку однією з функцій адміністративного права є регулятивна функція, яка набуває свого прояву у впливі на суспільні відносини шляхом встановлення прав, обов'язків, заборон, обмежень, повноважень суб'єктів адміністративного права. Ця функція набуває свого прояву також і в сфері процедурного регулювання відносин, тобто шляхом закріплення в законодавстві правових процедур [55, с. 40].

З позиції О.І. Остапенко, М.В. Ковалів та С.С. Єсімова вбачається, що реалізація цілей та мети застосування адміністративної норми досягається за допомогою виконання нормами адміністративного права певних функцій. Функціями адміністративно-правових норм є забезпечення ефективної діяльності органів державного управління; забезпечення честі, гідності, прав, свобод і здоров'я особи; охорона системи суспільних відносин матеріальної і нематеріальної сфер; виховна; взаємодії з нормами інших галузей права; взаємодії з неправовими соціальними нормами (мораль, звичаї, корпоративні норми). Цілі норм та їхні функції тісно між собою пов'язані. Кожна ціль породжує відокремлену функцію системи адміністративно-правових норм, у той же час однією функцією можуть забезпечуватися відразу кілька конкретних цілей. Функції відображають

складний механізм життєдіяльності норм у системі державно-управлінських відносин [58, с. 77].

Можна стверджувати, що функціями адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є визначені його сутністю та призначенням прояви правового регуляторного впливу на вказану сферу правовідносин, що на практиці виражається в визначенні державою суб'єктів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, встановленні їх повноважень, прав та обов'язків в частині здійснення регуляторної діяльності у вказаній сфері публічно правових відносин, а також закріпленні в актах законодавства України правових процедур щодо регулювання ними даної сфери правовідносин.

Функції адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень спрямовані на забезпечення ефективного правового регулювання діяльності органів державної влади у вказаній сфері правовідносин, а також забезпечення їх належної взаємодії з учасниками ринку залізничних вантажоперевезень під час здійснення транспортування вантажів.

Стосовно принципів слід зазначити, що ними є керівні засади (ідеї), які визначають зміст і спрямованість правового регулювання суспільних відносин. Значення принципів полягає в тому, що вони в стислому вигляді, концентровано відображають найсуттєвіші риси права, є його квінтесенцією, «обличчям» [181, с. 40-41]. З позиції К.І. Чижмарь вбачається, що у принципах зміст права розкривається поглиблено, у них безпосередньо виявляється сутність права, його основи, закономірності суспільного життя, тенденції та потреби [2, с. 39]. На думку Ю.В. Кривицького принципами права є найбільш загальні та стабільні засади, що сприяють утвердженню, забезпеченню і захисту суспільних цінностей, виражають сутність права та визначають напрями його подальшого розвитку [167, с. 121].

М.А. Вороніною виділені наступні характерні риси принципів права, в тому числі й адміністративного: мають властивість вищої загальності, значущості та універсальності, є надзвичайно стійкими та стабільними протягом невизначено тривалого часу по відношенню до інших правових норм, зумовлюють напрями

правотворчої, правозастосовної та інших форм юридичної діяльності, виступають найважливішим критерієм законності дій громадян, посадових осіб та інших суб'єктів права, сприяють заповненню прогалин у праві, забезпечують підвищення рівня правосвідомості в суспільстві [19, с. 198].

Таким чином принципами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є найзагальніші, найбільш значущі та універсальні правові вимоги, які є незмінно стабільними та об'єктивно необхідними для публічної діяльності КМУ, та інших уповноважених ним суб'єктів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, в межах наявної у них публічно владної компетенції, в частині здійснення і реалізації тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень, і які виступають найважливішим критерієм законності та правомірності рішень, дій чи бездіяльності вказаних суб'єктів владних повноважень при реалізації ними наявних у них публічно-владних повноважень в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень.

Разом з тим, ані Закон України «Про транспорт», ані Закон України «Про залізничний транспорт», ані Статут залізниць України, затверджений постановою КМУ № 457 від 06.04.1998 року, як основні акти законодавства України у сфері залізничного транспорту, не визначають ні принципи діяльності залізничного транспорту України, ні принципи здійснення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. А тому вбачається, що принципи на підставі яких визначається порядок здійснення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень не є якимось спеціальними принципами права, а є загальновизнаними правовими принципами, які застосовуються у повсякденній діяльності суб'єктами владних повноважень при виконанні ними публічно-владних управлінських функцій у різних сферах публічних правовідносин.

З урахуванням викладеного, у якості принципів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень

вбачається за доцільне виокремити правові принципи відображені в ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України, оскільки саме зазначений перелік принципів права є найбільш повним, вичерпним та універсальним переліком принципів, які підлягають обов'язковому та беззаперечному застосуванню усіма суб'єктами владних повноважень в частині здійснення ними публічно-владних управлінських функцій, в тому числі й в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, і які при прийнятті вказаного Кодексу були в нього закладені законодавцем з урахуванням правових позицій та передових практик законодавства ЄС, резолюцій та рекомендацій Комітету міністрів Ради Європи.

Так, ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України встановлено, що суб'єкти владних повноважень у вигляді органів державної влади, а також їх посадових та/або службових осіб, при здійсненні ними публічно-владних управлінських функцій зобов'язані приймати рішення, діяти чи утримуватися від виконання певних дій: на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України, з використанням повноваження з метою, з якою це повноваження надано, обґрунтовано (з урахуванням усіх обставин, що мають значення для прийняття рішення (вчинення дії), безсторонньо (неупереджено), добросовісно, розсудливо, з дотриманням принципу рівності перед законом, запобігаючи всім формам дискримінації, пропорційно (з дотриманням необхідного балансу між будь-якими несприятливими наслідками для прав, свобод та інтересів особи і цілями, на досягнення яких спрямоване це рішення (дія), з урахуванням права особи на участь у процесі прийняття рішення, своєчасно (протягом розумного строку) [45]. Тобто будь-яке рішення чи дія, або утримання від вчинення певної дії, зі сторони суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, повинні відповідати вказаним вимогам (принципам), закріпленим в ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України.

У п. 1 ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України закріплено, що будь-яке рішення чи дія зі сторони органів державної влади та їх посадових осіб,

повинні прийматися або здійснюватися (утримуватися від здійснення у випадку, якщо мова йде про бездіяльність) на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України, що є відображенням принципів верховенства права та законності [45].

Принцип верховенства права є одним з основних принципів законодавства України та юридично обов'язковою нормою найвищого рівня, яка визначає підпорядкування держави та всіх її публічних інституцій, при виконанні ними публічно-владних управлінських функцій, потребам реалізації та захисту прав і свобод людини, а також пріоритет її прав і свобод перед будь-якими іншими цінностями держави. В системі законодавства України вказаний принцип права відображений в ст. 8 Конституції України, згідно якої Конституція України має найвищу юридичну силу, а закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй [52].

Також принцип верховенства права відображений у низці інших законів та підзаконних нормативно-правових актах, якими регламентовано організацію, повноваження та порядок діяльності центральних органів виконавчої влади України, зокрема в:

– ч. 1 ст. 3 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» та ч. 1 ст. 2 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», відповідно до яких вказаний принцип є основним принципом діяльності КМУ, міністерств та інших органів виконавчої влади [131; 149];

– п. 1 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державну службу», відповідно до якого вказаний принцип полягає в забезпеченні пріоритету прав і свобод людини і громадянина відповідно до Конституції України, що визначають зміст та спрямованість діяльності державного службовця під час виконання завдань і функцій держави [99].

Аналізуючи положення Конституції України і Законів України «Про Кабінет Міністрів України», «Про центральні органи виконавчої влади» та «Про державну службу» вбачається, що принцип верховенства права, в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, полягає в тому, що уповноважені на те

суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень при прийнятті рішень, вчинені дій чи утриманні від їх вчинення, перш за все зобов'язані виходити з потреб реалізації та захисту прав і свобод людини та суспільства, а також пріоритету прав і свобод людини та суспільства перед будь-якими іншими потребами та інтересами держави.

Тісно взаємопов'язаним з ним та невід'ємною його складовою є принцип законності, який також є одним з основних принципів права України та юридично обов'язковою нормою найвищого рівня, що відображена в ч. 2 ст. 6 Конституції України (згідно якої органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження у встановлених Конституцією України межах і відповідно до законів України) та в ч. 2 ст. 19 Конституції України (згідно якої органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України) [52].

З аналізу положень Конституції України вбачається, що реалізуючи вказаний принцип органи державної влади та їх посадові особи здійснюють публічно-владні управлінські функції виключно на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією України, законами України, а також на підставі міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана ВРУ. Також вони застосовують інші нормативно-правові акти, прийняті відповідними органами державної влади або органами місцевого самоврядування на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією України та законами України. Зазначена вимога щодо законності поширюється як на фізичних, так і на юридичних осіб, і в даному випадку визначення «закони України» необхідно розуміти у широкому сенсі, як систему всіх існуючих нормативно-правових актів законодавства України.

Крім Конституції України принцип законності відображений в ряді законів та підзаконних нормативно-правових актів, якими регламентовано організацію, повноваження та порядок діяльності центральних органів виконавчої влади України, зокрема в:

– ч. 1 ст. 3 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» та ч. 1 ст. 2 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», де вказаний принцип, поряд з принципом верховенства права, є одним з основних принципів діяльності КМУ, міністерств та інших органів виконавчої влади [131; 149];

– п. 1 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державну службу», де вказаний принцип права полягає в обов'язку державного службовця діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією України та законами України [99].

Аналізуючи вказані положення Конституції України і Законів України «Про Кабінет Міністрів України», «Про центральні органи виконавчої влади» та «Про державну службу» вбачається, що принцип законності, в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, полягає в тому, що уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень при прийнятті рішень, вчиненні дій чи утриманні від їх вчинення, зобов'язані керуватися і діяти відповідно до Конституції України та законів України, а також міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана ВРУ, та згідно інших актів законодавства України, прийнятих уповноваженими на те суб'єктами владних повноважень на підставі, у межах повноважень та у спосіб, визначених Конституцією України та законами України.

Тісно взаємопов'язаними з ним та по суті його невід'ємною складовою також є принцип юридичної визначеності, яким керуються у своїй діяльності всі суб'єкти владних повноважень при виконанні ними публічно-владних управлінських функцій. Вказаний принцип у різних своїх проявах знайшов відображення у низці законів та підзаконних нормативно-правових актів, але найбільш яскраво він виражений у якості принципу передбачуваності в абзаці 6 ст. 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», відповідно до якого регуляторна діяльність, що здійснюється суб'єктами владних повноважень, повинна бути послідовною, відповідати цілям державної політики, а також планам з підготовки проектів регуляторних актів, що дозволяє суб'єктам

господарювання здійснювати планування їхньої діяльності [106]. В свою чергу, у виданні Ради Європи «Адміністрування і Ви. Принципи адміністративного права у відносинах між особами та органами публічної влади» визначено, що сутність принципу юридичної визначеності полягає в тому, що адміністративні рішення, ухвалені органами публічної влади, повинні бути передбачуваними, щоб надати змогу особам діяти відповідним чином [5, с. 19].

Аналізуючи вказані положення Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» слід відмітити, що принцип юридичної визначеності, в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, полягає в тому, що уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, при прийнятті рішень, вчинені дії чи утриманні від їх вчинення, зобов'язані приймати такі рішення, вчиняти такі дії чи утримуватись від їх вчинення, не лише у відповідності до принципу законності, але й з відповідною передбачуваністю, яка дозволила б особам чітких прав, свобод та інтересів стосуються вказані рішення, дії чи бездіяльність, заздалегідь їх спрогнозувати, з метою подальшого їх належного захисту чи реалізації.

Вимога щодо того, що будь-яке рішення чи дія зі сторони органів державної влади та їх посадових осіб, повинні прийматися або здійснюватися (утримуватися від здійснення у випадку, якщо мова йде про бездіяльність) з використанням повноваження з метою, з якою це повноваження надано є відповідним відображенням принципу відповідності законній меті (п. 2 ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України) [45]. Вказаний принцип відповідності законній меті полягає в тому, що органи публічної влади повинні діяти відповідно до закону і в межах норм, що визначають їхні повноваження, і в жодному разі вони не повинні діяти свавільно [5, с. 12].

Тож вбачається, що принцип відповідності законній меті, в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, полягає в тому, що уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень при прийнятті рішень,

вчинені дій чи утриманні від їх вчинення, зобов'язані приймати такі рішення і вчиняти такі дії (утримуватися від їх вчинення у разі, якщо мова йде про бездіяльність) виходячи зі змісту і порядку встановлених законом. У разі якщо такі рішення, дії чи бездіяльність суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень виходять за межі їх повноважень встановлених законом, то вони є незаконними.

Серед вищеперерахованих також доцільно виділити принципи відповідно до яких рішення чи дії зі сторони органів державної влади та їх посадових осіб, повинні прийматися або здійснюватися (утримуватися від здійснення у випадку, якщо мова йде про бездіяльність) обґрунтовано (з урахуванням належного та повного з'ясування суб'єктом владних повноважень всіх обставин, що мають значення для прийняття ним рішення чи вчинення ним дії, при реалізації публічно-владних управлінських функцій, та з обов'язковим обґрунтуванням рішення, яке приймається, чи дії, яка вчиняється) та безсторонньо (неупереджено) (забезпечуючи однакове ставлення до всіх осіб в інтересах яких суб'єктом владних повноважень реалізуються відповідні публічно-владні управлінські функції при прийнятті ним відповідного рішення, вчинення відповідної дії чи утриманні від її вчинення), що є відповідним відображенням принципів закладених в п. 3 і 4 ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України [45].

З викладеного вбачається, що принцип безсторонності, в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, полягає в тому, що під час ухвалення рішень, вчинені дій чи утриманні від їх вчинення, уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень повинні враховувати всі обставини справи, що стосуються того чи іншого адміністративного рішення (дії чи бездіяльності), з наданням кожній обставині відповідної оцінки. Також вони зобов'язані забезпечувати безстороннє виконання своїх обов'язків їх посадовими особами незалежно від їхніх особистих переконань та інтересів.

Вимога щодо того, що будь-яке рішення чи дія зі сторони органів державної влади та їх посадових осіб, повинні прийматися або здійснюватися (утримуватися

від здійснення у випадку, якщо мова йде про бездіяльність) з дотриманням принципу рівності перед законом, запобігаючи всім формам дискримінації (п. 7 ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України), є відповідним відображенням принципу рівності [45]. Вбачається, що в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень принцип рівності полягає в тому, що під час ухвалення рішень, вчинені дій чи утриманні від їх вчинення, уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень в жодному разі не повинні прямо чи непрямо проявляти дискримінацію до осіб, і однаково ставитися до всіх без виключення осіб, які перебувають в аналогічних ситуаціях.

Вимога до того, що будь-яке рішення чи дія зі сторони органів державної влади та їх посадових осіб, повинні прийматися або здійснюватися (утримуватися від здійснення у випадку, якщо мова йде про бездіяльність) з дотриманням необхідного балансу між будь-якими несприятливими наслідками для прав, свобод та інтересів особи, і цілями, на досягнення яких спрямоване це рішення (дія) (п. 8 ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України), є відповідним відображенням принципу пропорційності [45]. Слід зазначити, що в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень принцип пропорційності полягає в тому, що під час ухвалення рішень, вчинені дій чи утриманні від їх вчинення, уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень можуть обмежувати права осіб у відносинах з державою лише в тому обсязі, в якому це необхідно для захисту публічного інтересу, із застосуванням відповідного балансу між загальним інтересом суспільства і вимогою захисту основоположних прав людини або ж відповідної юридичної особи.

Вимога до того, що будь-яке рішення чи дія зі сторони органів державної влади та їх посадових осіб, повинні прийматися або здійснюватися (утримуватися від здійснення у випадку, якщо мова йде про бездіяльність) своєчасно, тобто протягом розумного строку (п. 10 ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України), є відповідним відображенням принципу розумності строків [45]. Робимо

висновок, що в контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень принцип пропорційності полягає в тому, що уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень можуть ухвалювати рішення, вчиняти дії, чи утримуватися від їх вчинення, у строки, встановлені національним законодавством, або в розумні строки, забезпечуючи в такий спосіб юридичну визначеність для всіх сторін.

Загалом вказаний перелік принципів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень не є повним і вичерпним, а містить лише основні принципи, які об'єктивно є необхідними в публічній діяльності суб'єктів владних повноважень уповноважених на вказану діяльність. Іншими актами законодавства України, визначено ще й ряд додаткових галузевих принципів вимоги яких, хоч і в меншій мірі, але також є важливими в частині дотримання та виконання відповідними суб'єктами владних повноважень функцій з адміністративно-правового регулювання в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. Такими додатковими галузевими принципами є принципи взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності учасників транспортних відносин встановлені ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт» [145].

Вцілому зазначений перелік принципів права умовно можна поділити на 2 групи – основні (до них слід віднести принцип верховенства права, законності, юридичної визначеності, відповідності законній меті, обґрунтованості, безсторонності (неупередженості), рівності, пропорційності, розумності строків) і галузеві (інші принципи, як приклад ті що встановлені ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт»).

На веб-порталі ВРУ було розміщено законопроекти № 1196 від 29.08.2019 року та № 1196-1 від 06.09.2019 року щодо необхідності прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» на заміну діючому Закону України «Про залізничний транспорт», як основи не лише для подальшого реформування системи залізничного транспорту України, а й всієї системи тарифоутворення у сфері

вантажоперевезень залізницями України. Ст. 4 кожного з вказаних законопроектів пропонувалося визначити основи та принципи функціонування залізничного транспорту в Україні, зокрема у вигляді: поєднання інтересів держави з інтересами учасників ринку залізничних перевезень та їх взаємна відповідальність; розвитку конкуренції та формування розвинутого ринку послуг залізничного транспорту; рівності учасників ринку залізничних перевезень незалежно від форми власності; забезпечення прозорості та рівноправного доступу до інфраструктури; забезпечення державного контролю за діяльністю суб'єктів господарювання у сфері залізничного транспорту незалежно від форми власності в частині забезпечення безпеки руху [104; 105].

Запропонований ст. 4 законопроектів № 1196 від 29.08.2019 року та № 1196-1 від 06.09.2019 року перелік принципів права сприятиме як реформуванню та подальшому розвитку системи залізничного транспорту України, так і системи тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України. Разом з тим, у вказаних законопроектах проігноровано можливість застосування такого принципу права як «економічна ефективність», відображення якого в майбутньому Законі України «Про залізничний транспорт» в значній мірі могло б посприяти лібералізації та подальшому розвитку ринку вантажоперевезень залізницями України. Вказаний принцип права повинен буде полягати у тому, що органи публічної влади повинні будуть діяти та приймати рішення керуючись ідеєю досягнення максимально можливого економічного ефекту від вчинених дій чи прийнятих рішень для всіх учасників ринку перевезень незалежно від форми власності. Зазначена обставина вказує на необхідності внесення змін до ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт» з метою відображення в ньому крім принципів взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності, також й принципу економічної ефективності, як одного з основних принципів на яких ґрунтуються економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення.

### **1.3. Система суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень**

Основними законами у сфері залізничного транспорту України є Закони України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт». Цими законами визначено лише основні правові, економічні організаційні та соціальні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, і жоден з них детально не регламентує та не визначає процес і правові механізми тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, а також суб'єктів уповноважених на здійснення вказаної діяльності. Так, ч. 1 ст. 7 Закону України «Про транспорт» встановлено, що тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України [145]. Ч. 1 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» визначено, що встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає КМУ [103]. Аналогічні правові положення містяться й в п. 57 Статуту залізниць України, яким встановлено, що тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом встановлюються у порядку, що визначає КМУ [125].

Зважаючи на вказані правові положення Законів України «Про транспорт» та «Про залізничний транспорт» основним з-поміж суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є КМУ, який відповідно до ст. 1 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» є вищим органом в системі органів виконавчої влади, що здійснює виконавчу владу безпосередньо та через міністерства, інші центральні органи виконавчої влади, Раду міністрів Автономної Республіки Крим та місцеві державні адміністрації, а також спрямовує, координує та контролює діяльність цих органів, та на який п. 3 ст. 116 Конституції України та п. 3 ч. 1 ст. 2 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» покладено завдання із забезпечення проведення цінової політики України [52; 131]. Також п. 1 ч. 1 ст. 20 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» встановлено, що КМУ у сфері економіки та фінансів

наділений повноваженнями із забезпечення проведення державної політики цін та здійснення державного регулювання ціноутворення [131].

Відповідно до п. 6 Статуту залізниць України під тарифами на перевезення вантажів розуміється не лише система цінових ставок, а й правила їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення вантажів залізницями України [125]. Тому вбачається, що при визначенні правової природи та сутності терміну «тариф», критерій ціни для нього є основним та визначальним, на відміну від похідного та залежного від нього критерію правил застосування вказаної ціни, оскільки тариф є одним із видів ціни в усіх можливих її проявах поряд із платами, ставками, зборами, та безпосередньо ціною, що визначено ч. 1 ст. 189 Господарського кодексу України [14]. А тому тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень прямо та безпосередньо залежить від державної цінової політики, проведення якої забезпечує КМУ, згідно наявних у нього конституційних та законних повноважень.

Основним законом України, яким визначено засади цінової політики і регулювання відносин, що виникають у процесі формування, встановлення та застосування цін, а також здійснення державного контролю (нагляду) та спостереження у сфері ціноутворення є Закон України «Про ціни і ціноутворення», в ст. 4 якого визначено основні напрями державної цінової політики [148]. У ст. 5 даного Закону визначено повноваження КМУ у сфері ціноутворення, які полягають в забезпеченні проведення державної цінової політики, здійсненні державного регулювання цін, визначення повноважень органів виконавчої влади щодо формування, встановлення та застосування цін (якщо інше не визначено законом або міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана ВРУ), визначенні переліку товарів, державних регульованих цін на які затверджуються відповідними органами виконавчої влади, якщо інше не визначено законом [148].

Підтвердження статусу КМУ, як основного суб'єкта уповноваженого на реалізацію державної цінової політики, в тому числі й в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, також знайшло своє відображення у Рішенні КСУ від 02.03.1999 року по справі № 2-рп/1999, згідно п. 2 якого ціною

політикою є стратегія держави щодо встановлення і зміни цін, яка, відповідно, є однією зі складових частин внутрішньої економічної і соціальної політики держави. Конституційні повноваження ВРУ на визначення засад цінової політики можуть реалізовуватися різними шляхами, зокрема, шляхом прийняття Закону України «Про ціни і ціноутворення», який визначає основні принципи встановлення і застосування цін і тарифів та організації контролю за їх дотриманням на території України (ст. 4 Закону України «Про ціни і ціноутворення»). Повноваження КМУ в частині забезпечення проведення державної цінової політики (п. 1 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення») означають реалізацію Урядом України визначених Законом України «Про ціни і ціноутворення» основних начал (засад, напрямів) встановлення і застосування цін і тарифів, що логічно включає регулювання цін (тарифів), а також контроль за ними [154].

Згідно іншого Рішення КСУ від 10.02.2000 року по справі № 2-рп/2000 відповідно до п. 5 ч. 1 ст. 85 Конституції України визначаються засади внутрішньої і зовнішньої політики, у тому числі й цінової політики, як однієї із складових внутрішньої економічної і соціальної політики держави. У свою чергу КМУ забезпечує проведення цінової політики, що означає реалізацію Урядом України визначених парламентом основ встановлення і застосування цін і тарифів, що логічно включає їх регулювання та контроль за ними. П. 3 вказаного Рішення КСУ також визначено, що невід'ємною частиною реалізації засад політики ціноутворення у державі є визначення механізму та конкретних органів, на які покладено обов'язки щодо забезпечення виконання політики у цій сфері. Таким органом, зокрема, є КМУ, який визначає перелік продукції, товарів і послуг, на які можуть бути затверджені відповідними органами виконавчої влади фіксовані та регульовані ціни і тарифи, порядок реалізації повноважень цих органів в галузі встановлення і застосування цін і тарифів, здійснення контролю за цінами (тарифами) [155].

Тож здійснення КМУ державної цінової політики, в тому числі й політики в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, виражається

у реалізації визначених ст. 4 Закону України «Про ціни і ціноутворення» принципів формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксація) і застосування тарифів, і в виконанні КМУ повноважень встановлених ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» в частині прийняття постанов та розпоряджень з питань забезпечення проведення державної цінової політики, здійснення державного регулювання цін щодо окремої групи товарів, визначення повноважень окремих органів виконавчої влади щодо формування, встановлення та застосування цін, та визначення переліку окремих товарів, державно регульовані ціни на які затверджуються відповідними органами виконавчої влади [148].

Повноваження КМУ із забезпечення проведення державної цінової політики встановлені п. 1 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» детально не регламентовані законодавством України, а тому й жодним чином законодавчо не обмежені, що на практиці може виражатися як в прийнятті постанов та розпоряджень безпосередньо з питань формування, встановлення і застосування цін і тарифів (в тому числі й у сфері вантажних залізничних перевезень), так і з питань, які мають опосередковане відношення до ціноутворення, але все одно перебувають в полі нормативно-правового регулювання КМУ, внаслідок виконання ним наявних у нього конституційних та законних повноважень [148].

В частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень вказані повноваження КМУ були прямо реалізовані шляхом прийняття ряду постанов та розпоряджень, якими регламентується щорічне проведення індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги (постанова КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України»), затвердження Державних програм реформування залізничного транспорту і Національних транспортних стратегій України (постанова КМУ № 1550 від 27.12.2024 року «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках»), затвердження основних засад здійснення управління корпоративними правами АТ «Укрзалізниця» (постанова КМУ № 628

від 12.06.2019 року «Про затвердження основних засад здійснення державної власності щодо акціонерного товариства “Українська залізниця”»).

У якості прикладу нормативно-правових актів, які мають опосередковане відношення до реалізації Урядом України повноважень визначених п. 1 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення», в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, можна виокремити розпорядження № 276-р від 24.03.2021 року, яким було затверджено План пріоритетних дій Уряду на відповідний 2021 рік, та в якому містилися заплановані КМУ на вказаний рік до виконання положення щодо створення та функціонування державного колегіального органу, який мав би здійснювати державне регулювання у сфері транспорту, з метою забезпечення ефективного державного регулювання діяльності на ринках природних монополій та суміжних ринках у галузі транспорту, зокрема з питань формування цінової (тарифної) політики [118].

Тобто фактично реалізація Урядом України повноважень визначених п. 1 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, виражається в наявності у КМУ публічно-владних управлінських функцій спрямованих на здійснення державної цінової політики, що виражається в прийнятті рішень та вчинення дій у вказаній сфері правовідносин, що не суперечать Конституції України та законам України.

Стосовно повноважень КМУ встановлених п. 2 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» зі здійснення державного регулювання тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень, то на практиці вони можуть виражатися у прямому встановленні Урядом України на підставі відповідного рішення тарифів на перевезення вантажів залізницями України чи пов'язані з ними послуги (абзац 2 п. 1 ч. 1 ст. 13 Закону України «Про ціни і ціноутворення»), або в встановленні пільгових (понижуючих) або підвищувальних коефіцієнтів до тарифів на перевезення окремих груп вантажів залізничним транспортом, в залежності від умов, обсягів чи маршрутів їх перевезення (абзац 7 п. 1 ч. 1 ст. 13 Закону України «Про ціни і ціноутворення») [148].

Нині зазначені повноваження безпосередньо не реалізуються КМУ через відсутність потреби у здійсненні прямого державного регулювання Урядом України тарифів у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, і на практиці зазначені функції були делеговані іншим центральним центральним органам виконавчої влади на підставі відповідних постанов КМУ.

Самостійне здійснення Урядом України державного регулювання тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень мало місце з 2003 по 2007 роки, що виразилось у прийнятті КМУ однієї постанови та восьми розпоряджень про встановлення додаткових коефіцієнтів до існуючих тарифів у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень. Більшість з прийнятих рішень Урядом України втратили чинність 01.08.2007 року у зв'язку з прийняттям постанови № 991 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України з питань встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом». Нині єдиним діючим нормативно-правовим актом прийнятим КМУ з використанням вказаного повноваження у сфері тарифоутворення вантажних залізничних перевезень є розпорядження «Деякі питання перевезення залізничним транспортом лісопродукції» № 1091-р від 16.09.2009 року.

Стосовно повноважень встановлених п. 2 і 3 ч. 1 ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення» щодо визначення КМУ повноважень окремих органів виконавчої влади щодо формування, встановлення та застосування цін, а також переліку окремих товарів, державно регульовані ціни на які затверджуються відповідними органами виконавчої влади, у контексті тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, слід зазначити, що ще 25.12.1996 року Урядом України було прийнято постанову № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)». Пп. «а» п. 2 додатку до вказаної постанови КМУ перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги було віднесено до переліку товарів (робіт і послуг) на які затверджуються державно регульовані ціни (тарифи) встановлені відповідними органами виконавчої влади, а також визначено перелік органів виконавчої влади уповноважених Урядом України

на встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (основним з-поміж них є Мінінфраструктури, яке наразі реорганізоване в Мінрозвитку) [97].

Таким чином КМУ в частині проведення державної цінової політики, маючи на це відповідні конституційні повноваження, ще 25.12.1996 року при виданні постанови № 1548 відніс тарифи на роботи і послуги з перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги до державно регульованих цін, і уповноважив відповідні органи виконавчої влади на їх встановлення (затвердження, фіксацію) [97].

Разом з тим, з прийняттям постанови № 1548 від 25.12.1996 року, Урядом України уповноважено відповідні органи виконавчої влади виключно на «встановлення державно регульованих тарифів на роботи і послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги», однак повноваження з формування (розроблення) вказаних тарифів на жоден з органів виконавчої влади не покладалися.

Повноваженнями з «формування державно регульованих тарифів на роботи і послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги» Урядом України, в частині реалізації наявних у нього конституційних та законних повноважень, у різний період часу наділялися Мінрозвитку (його попередники в особі Мінтрансу, Мінтрансв'язку та Мінінфраструктури) на підставі інших постанов, якими затверджувалися відповідні положення про вказані міністерства, в яких зазначалося про наявність у даних органів виконавчої влади відповідних повноважень делегованих їм КМУ. Станом на теперішній час відповідними повноваженнями Мінрозвитку наділене на підставі Положення про вказане міністерство, яке затверджене постановою КМУ № 460 від 30.06.2015 року [120].

Стосовно застосування цін (тарифів) слід зазначити, що державно регульовані тарифи на роботи і послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги у розумінні Закону України «Про ціни і ціноутворення» є фіксованими цінами, – обов'язковими для застосування

суб'єктами господарювання цінами, встановленими КМУ, органами виконавчої влади та державними колегіальними органами або органами місцевого самоврядування відповідно до їх повноважень та компетенції (п. 13 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про ціни і ціноутворення») [148]. П. 1 ч. 1 ст. 13 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державне регулювання цін здійснюється КМУ, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування відповідно до їх повноважень шляхом установлення обов'язкових для застосування суб'єктами господарювання фіксованих цін [148].

З викладеного вбачається, що у разі, якщо КМУ чи уповноваженими на це органами виконавчої влади або державними колегіальними органами, в порядку встановленому законодавством України, певні роботи чи послуги віднесено до переліку робіт і послуг на які законодавством України встановлені державні регульовані тарифи, то зазначені державно регульовані тарифи підлягатимуть застосуванню всіма суб'єктами господарювання незалежно від форми власності, які їх застосовують у своїй господарській діяльності.

Другим за значимістю серед суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, після КМУ, є Мінрозвитку та його попередники – Мінтранс, Мінтрансзв'язку та Мінінфраструктури, які були утворені (реорганізовані) у різний період часу, у частині реалізації Урядом України наявних у нього конституційних повноважень спрямованих на координацію роботи утворених ним і підлеглих йому міністерств.

Ст. 6 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» встановлено, що міністерством є центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізацію державної політики в одній чи декількох визначених КМУ сферах, проведення якої покладено на КМУ Конституцією та законами України [149].

З урахуванням зазначеного Закону України «Про центральні органи виконавчої влади», а також п. 9<sup>1</sup> ст. 116 Конституції України та абзацу 12 п. 6 ч. 1 ст. 20 Закону України «Про Кабінет Міністрів України», КМУ на підставі

постанови № 460 від 30.06.2015 року було затверджено Положення про Мінінфраструктури, яке наразі реорганізоване в Мінрозвитку, і яким визначено повноваження вказаного міністерства в частині формування та встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги [52; 131].

У відповідності до Законів України «Про центральні органи виконавчої влади» і «Про Кабінет Міністрів України», а також вказаного Положення, затвердженого постановою КМУ № 460 від 30.06.2015 року, Мінрозвитку є центральним органом виконавчої влади уповноваженим на забезпечення формування та реалізацію державної політики у сфері транспорту (в тому числі й залізничного), робота якого спрямовується і координується КМУ, в порядку передбаченому Конституцією України та законами України, і яке є відповідальним перед КМУ за забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері транспорту, підзвітне та підконтрольне йому [131; 149; 120].

Мінрозвитку є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, а також виконує завдання із забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері залізничного транспорту, та відповідно до покладених на нього завдань затверджує тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України і пов'язані з ним послуги, а також тарифи на перевезення залізничним транспортом вантажів транзитом через територію України [120].

На практиці КМУ та Мінрозвитку до процесу формування (розроблення) та встановлення тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язаних з ними робіт і послуг активно залучається АТ «Укрзалізниця», яка є третім за важливістю суб'єктом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, і яка в значній мірі виконує повноваження з розроблення (формування) тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язані з ними послуги, на що також і вказує ч. 4 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», згідно якої

розроблення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні (експортні та імпорتنі вантажні залізничні перевезення), у тому числі транзитом, здійснюється АТ «Укрзалізниця», і згідно якої тарифи на транзитні перевезення встановлюються АТ «Укрзалізниця» відповідно до міжнародних договорів та законодавства України [103].

Підтвердженням факту ролі АТ «Укрзалізниця» у питанні формування та встановлення тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язаних з ними робіт і послуг є, як приклад, п. 54 Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України № 321-р від 07.04.2021 року, який наразі втратив чинність (згідно якого АТ «Укрзалізниця», за її згодою, поряд з Мінрозвитку, Мінекономіки, Мінфіном і Мін'юстом визначено відповідальними за проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень в частині імплементації європейського досвіду системи тарифоутворення та проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень) чи прийняття Мінінфраструктури наказу № 441 від 22.06.2022 року «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» за ініціативою АТ «Укрзалізниця», що вбачається з рішення Київського окружного адміністративного суду від 11.03.2024 року по адміністративній справі № 640/34492/21, або прийняття Мінінфраструктури наказу № 586 від 29.10.2021 року «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», або з рішення Київського окружного адміністративного суду від 11.07.2024 року по адміністративній справі № 640/33910/21, залишеного без змін постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 10.10.2024 року [116; 91; 152; 95; 153; 69].

Попередником АТ «Укрзалізниця» була Укрзалізниця, яка відповідно до Положення про неї, затверджене постановою КМУ № 262 від 29.02.1996 року, була органом управління залізничним транспортом загального користування,

підвідомчим Мінінфраструктури. Також Укрзалізниця, відповідно до покладених на неї завдань, здійснювала функції з формування і реалізації єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті, сприяла формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг, розробляла та погоджувала в установленому порядку умови перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів [119].

АТ «Укрзалізниця» було утворене на виконання вимог Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та постанови КМУ № 200 від 25.06.2014 року «Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”», як публічне акціонерне товариство, 100 % акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також ряду інших підприємств та установ залізничного транспорту загального користування, які реорганізуються шляхом злиття, згідно з додатком № 1 до вказаної постанови [137; 147].

При цьому, ані вказаними Законом чи постановою КМУ прийнятій на його виконання, ані Статутом АТ «Укрзалізниця», затвердженим постановою КМУ № 735 від 02.09.2015 року, ані Статутом залізниць України, затвердженим постановою КМУ № 457 від 06.04.1998 року, належним чином не регламентовано повноваження АТ «Укрзалізниця» в частині формування та встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги [137; 147; 63; 125].

У відповідності до ч. 6 ст. 2 Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та п. 2 Статуту АТ «Укрзалізниця», АТ «Укрзалізниця» є правонаступником усіх прав і обов'язків Укрзалізниці та підприємств залізничного транспорту, а тому згідно правових положень вказаного закону, до АТ «Укрзалізниця» фактично перейшли повноваження з розроблення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом від Укрзалізниці [137; 63].

Незважаючи на те, що Положенням про Мінрозвитку, затвердженим постановою КМУ № 460 від 30.06.2015 року, і пп. «а» п. 2 додатку до постанови

КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», саме на Мінрозвитку, як правонаступника Мінінфраструктури, покладається завдання з формування та забезпечення реалізації державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень, нині саме АТ «Укрзалізниця» (як попередником Укрзалізниці) здійснюється розроблення (формування) тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язані з ними роботи і послуги, які надалі встановлюються (затверджуються) та вводяться в дію Мінрозвитку [120; 97].

Таким чином незважаючи на те, що протягом всього часу існування Мінрозвитку (а також його попередників – Мінтрансу, Мінтрансзв'язку та Мінінфраструктури) вказане міністерство Урядом України надіялося повноваженнями з формування державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, вказані функції в значній мірі виконувалися не безпосередньо вказаним міністерством, а АТ «Укрзалізницею» (її попередником Укрзаліницею).

При цьому повноваження Укрзалізниці в частині формування і реалізації тарифної політики на залізничному транспорті жодним чином не конкурували з аналогічними повноваженнями Мінінфраструктури, як попередника Мінрозвитку, чи передуючих їм міністерств, оскільки КМУ в Положенні про Укрзалізницю чітко визначалася її підвідомчість вказаним міністерствам, що покладало на Укрзалізницю обов'язок погоджувати з зазначеними міністерствами сформовані (розроблені) нею тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, яким Укрзалізниця, як державна установа, була підлегла [119].

У протиріч цьому, фактично існуючий на практиці розподіл обов'язків між Мінрозвитку та АТ «Укрзалізниця» в частині виконання функцій з формування (розроблення) державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги є таким, що суперечить законодавству України, оскільки:

– відповідно до Законів України «Про ціни і ціноутворення» і «Про природні монополії», Положення про Мінрозвитку, затвердженого постановою КМУ № 460 від 30.06.2015 року, і пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» № 1548 від 25.12.1996 року, виключно на Мінрозвитку можуть покладатися повноваження з формування (розроблення) і встановлення (затвердження, фіксації) державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними роботи і послуги, і ані АТ «Укрзалізниця», ані будь-яке інше підприємство, установа чи організація не уповноважені на виконання вказаних повноважень, крім КМУ чи спеціально створеної для цього у відповідності до Закону України «Про природні монополії» Національної комісії регулювання природних монополій у сфері транспорту [138; 148; 120; 97];

– на АТ «Укрзалізниця» покладаються невластиві та неналежні йому публічно-адміністративні повноваження, якими вказане підприємство не може бути наділене в силу вищевказаних актів законодавства України (на відміну від свого попередника Укрзалізниці, яка будучи органом виконавчої влади такі повноваження дійсно мала) самостійно формувати (розробляти) і встановлювати (затверджувати, зафіксувати) державно регульовані тарифи [39, с. 200, с. 202; 161, с. 530-531];

– призводить до потенційно можливого порушення АТ «Укрзалізницею» Закону України «Про захист економічної конкуренції» в частині зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку, а саме встановлення таких тарифів чи інших умов придбання або реалізації послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язаних з ними робіт та послуг, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку (п. 1 ч. 2 ст. 13 вказаного Закону) [128].

Позбавлення АТ «Укрзалізниця» зазначених повноважень повинно відбутися внаслідок створення та початку діяльності Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, яка й повинна

ініціювати перед КМУ та Мінрозвитку питання щодо необхідності вирішення вказаної проблематики.

Загалом вказані суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень у вигляді КМУ, Мінрозвитку та АТ «Укрзалізниця», – є основними, але не єдиними суб'єктами, які здійснюють відповідні публічно-владні управлінські функції у вказаній сфері правовідносин і мають на неї адміністративно-правовий вплив. Важливі допоміжні функції, в силу наявної у них відповідної публічно-управлінської компетенції, в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень також виконують Мінекономіки, Мінфін, Мін'юст та ДРС, які уповноважені на прийняття рішень, вчинення дій, чи утримання від їх вчинення, в частині погодження чи відмови в погодженні сформованих пропозицій щодо перегляду чи встановлення тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень.

Стосовно залучення Мінекономіки до процесу погодження запропонованих Мінрозвитку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги слід зазначити наступне. Відповідно до п. 1 Положення про Мінекономіки, затвердженого постановою КМУ № 459 від 20.08.2014 року, зазначене міністерство є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується КМУ, а також головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну цінову політику, а також формування державної політики з контролю за цінами. Згідно п. 4 вказаного Положення зазначене міністерство, відповідно до покладених на нього завдань, бере участь відповідно до законодавства в державному регулюванні цін (тарифів) на продукцію, товари і послуги, здійснює координацію діяльності центральних органів виконавчої влади із зазначених питань, здійснює разом з іншими центральними органами виконавчої влади прогнозування індексів споживчих цін та індексів цін виробників промислової продукції, встановлює (затверджує) та погоджує ціни (тарифи) у випадках,

передбачених законодавством, здійснює методологічне забезпечення роботи органів державного контролю за цінами (тарифами) [64].

Тобто саме Мінекономіки є визначеним КМУ центральним органом виконавчої влади уповноваженим на забезпечення реалізації державної політики в сфері ціноутворення у відповідності до ч. 1 ст. 7 Закону України «Про ціни і ціноутворення» [148]. І уповноваження Урядом України в пп. «а» п. 2 додатку до постанови № 1548 від 25.12.1996 року Мінінфраструктури, як правопопередника Мінрозвитку, на встановлення (затвердження) тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, з обов'язковим погодженням з Мінекономіки, є цілком та повністю законним, обґрунтованим та аргументованим [97; 42, с. 299].

Разом з цим, на відміну від Мінекономіки, залучення Мінфіна до процесу погодження встановлених Мінрозвитку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, є необґрунтованим з огляду на нижче вказане [42, с. 299].

Основні напрямки державної політики Мінфіну, його завдання, функції, права та повноваження визначені в Положенні про Мінфін затвердженому постановою КМУ № 375 від 20.08.2014 року. Разом з цим з вказаного Положення не вбачається, що Мінфін є хоч якимось чином уповноваженим на введення як загальнодержавної, так і у сфері транспорту, цінової або тарифної політики [121].

Чинна редакція пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року, яка зобов'язує Мінінфраструктури, як правопопередника Мінрозвитку, в обов'язковому порядку погоджувати з Мінекономіки та Мінфіном встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, була прийнята на підставі постанови КМУ № 673 від 16.05.2006 року «Про внесення зміни у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548» [97; 96]. 16.12.2009 року Урядом України також було прийнято постанову № 1392 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України», якою Мінфін, поряд з Мінтрансзв'язку та Мінекономіки, визначалися основні суб'єкти

адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень зобов'язані здійснювати щорічну індексацію тарифів на перевезення вантажів залізницями у межах України [101].

На час прийняття КМУ зазначених постанов діяли положення про Мінфін, які передували чинному Положенню про вказане міністерство затвердженому постановою КМУ № 375 від 20.08.2014 року.

Разом з цим жодне з вказаних положень про Мінфін, як і Закон України «Про ціни і ціноутворення», не містять жодних вказівок щодо залучення вказаного міністерства до процесів формування, встановлення та застосування цін і тарифів [121; 148]. При цьому, і діючим Положенням про Мінфін, затвердженим постановою КМУ № 375 від 20.08.2014 року, і передуючими йому положеннями про вказане міністерство визначається, що вказане міністерство, відповідно до покладених на нього завдань, погоджує проекти нормативно-правових актів, які надходять на погодження від інших міністерств та центральних органів виконавчої влади, та здійснює нормативно-правове регулювання у фінансовій, бюджетній та податковій сферах.

З викладеного вбачається, що залучення Мінфіну до процесу погодження встановлених Мінрозвитку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, немає жодного відношення до цінової політики держави, а пов'язане виключно зі здійсненням Мінфіном нормативно-правового регулювання фінансової, бюджетної та податкової політики України [42, с. 299].

Ст. 2 Закону України «Про залізничний транспорт» визначено важливість ролі залізничного транспорту в народногосподарському комплексі України та її соціальній сфері, як однією з базових галузей економіки України [103]. Зважаючи на це, а також враховуючи беззаперечний зв'язок залізничного транспорту України з іншими галузями промисловості та господарства України вбачається, що будь-які зміни здійснювані в частині регулювання тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, безпосередньо впливають на інші галузі промисловості та економіки України, що в свою чергу здійснює

безпосередній вплив на фінансову, бюджетну та податкову політику України [42, с. 299].

З урахуванням вказаного є зрозумілою позиція Уряду України у частині прийняття 16.05.2006 року постанови № 673, якою було внесено зміни до пп. «а» п. 2 додатку до постанови № 1548 від 25.12.1996 року, та покладено на Мінінфраструктури, як правопередника Мінрозвитку, обов'язок погоджувати встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги не лише з Мінекономіки, а й з Мінфіном [97]. В той же час Мінфін виконуючи повноваження покладені на нього пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року, здійснює не притаманні для нього функції в частині реалізації державної цінової політики, і за аналогією з тарифами на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом, де Мінфін взагалі не залучено до процесу погодження тарифоутворення, Уряду України було б за доцільне розглянути можливість внесення відповідних змін до пп. «а» п. 2 додатку до постанови № 1548 від 25.12.1996 року, в частині виключення Мінфіну з переліку органів, що погоджують Мінрозвитку встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, залишивши серед погоджувальних органів виконавчої влади виключно Мінекономіки [97; 42, с. 299-300].

Аналогічно Мінекономіки та Мінфіну допоміжні функції, в силу наявної у них публічно-управлінської компетенції, в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень виконують Мін'юст та ДРС.

Відповідно до Положення про Мін'юст, затвердженого постановою КМУ № 228 від 02.07.2014 року, міністерство здійснює правову та антикорупційну експертизу проєктів актів законодавства України з зазначеного питання, їх державну реєстрацію чи скасування рішення про їх державну реєстрацію в порядку передбаченому законодавством України [122].

ДРС, у відповідності до ст. 30 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», проводить аналіз проєктів регуляторних актів, що подаються їй на погодження в частині

тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень на відповідність вимогам ст.ст. 4, 5, 8 і 9 вказаного Закону [106].

При цьому згідно ч. 1 ст. 15 Закону України «Про природні монополії», у разі утворення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, її рішення з питань встановлення цін та тарифів не підлягатимуть обов'язковій державній реєстрації Мін'юстом в порядку встановленому законодавством України. Також її рішення з питань встановлення тарифів хоч і будуть регуляторними актами, але не підлягатимуть розробці, розгляду, прийняттю та оприлюдненню у відповідності до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», і, відповідно, не потребуватимуть погодження зі сторони ДРС [138].

Незважаючи на те, яку роль виконує суб'єкт адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) зазначених тарифів, – основну як КМУ, Мінрозвитку чи АТ «Укрзалізниця», або ж значно меншу за обсягом додаткову, як Мінекономіки, Мінфін, Мін'юст та ДРС, чия роль обмежується виключно погодженням чи відмовою в погодженні сформованих пропозицій щодо перегляду чи встановлення вказаних тарифів, всі вони є взаємопов'язаними та взаємодіючими між собою, і у своїй сукупності вони утворюють і становлять єдину цілісну систему суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, в якій кожен з них займає відповідне місце та виконує відповідну роль, якою він наділений у відповідності до законодавства України та наявної у нього публічно – владної компетенції.

В той же час незважаючи на те, що відповідно до Положення про Мінрозвитку, затверджене постановою КМУ № 460 від 30.06.2015 року, і відповідно до пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», саме вказане міністерство визначено як центральний орган виконавчої влади уповноважений на формування та

забезпечення реалізації державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень, у відповідності до чинного законодавства України вказані функції мають бути покладені на інший орган державної влади – спеціально створену для цього Національну комісію регулювання природних монополій у сфері транспорту [120; 97].

Ст. 8 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державна цінова політика у сфері діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність на суміжних ринках реалізується відповідно до законодавства про природні монополії та інших законів України [148].

Ч. 1 ст. 28 Господарського кодексу України та абзацом 2 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про природні монополії» встановлено, що природною монополією є стан товарного ринку, за якого задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю продукції в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами господарювання (суб'єктами природних монополій), не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на такі товари (послуги), ніж попит на інші товари (послуги) [14; 138]. Ч. 2 ст. 28 Господарського кодексу України та абзацом 4 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про природні монополії» визначено, що суб'єктами природної монополії можуть бути суб'єкти господарювання будь-якої форми власності (монопольні утворення), які виробляють (реалізують) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії [14; 138].

Ч. 1 ст. 5 Закону України «Про природні монополії» до сфер діяльності суб'єктів природних монополій віднесено, зокрема, користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування [138]. Ч. 1 ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт»

встановлено, що магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень (залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт) є державною власністю, закріплюються за АТ «Укрзалізниця» на праві господарського відання та не підлягають приватизації [103]. З урахуванням викладеного АТ «Укрзалізниця» було внесено до Зведеного переліку суб'єктів природних монополій, як суб'єкта господарювання, який надає послуги користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування [23].

Разом з тим, згідно абзацу 1 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про природні монополії» державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах, визначених у ст. 5 цього Закону, здійснюється національними комісіями регулювання природних монополій, які утворюються і функціонують відповідно до цього Закону з особливостями, встановленими законом [138].

Ч. 1 ст. 11 Закону України «Про природні монополії» встановлено, що національні комісії регулювання природних монополій є державними колегіальними органами, які утворюються та ліквідуються Президентом України. Одними з основних завдань національних комісій регулювання природних монополій, згідно ст. 12 Закону України «Про природні монополії», є регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та формування цінової політики у відповідній сфері регулювання. Ст. 13 Закону України «Про природні монополії» встановлено, що одними з основних функцій національних комісій регулювання природних монополій є розроблення та затвердження спеціальних умов і правил здійснення підприємницької діяльності суб'єктами природних монополій та суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність на суміжних ринках,

контроль їх дотримання, вжиття у встановленому порядку заходів щодо запобігання порушенням цих умов і правил, формування у відповідних сферах природних монополій цінової політики, визначення суб'єктів природних монополій, діяльність яких регулюється відповідно до цього Закону, та складення і ведення реєстрів таких суб'єктів природних монополій у відповідній сфері [138].

Вбачається, що державне регулювання діяльності АТ «Укрзалізниця» повинна здійснювати спеціально створена для цього Національна комісія, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту. Аналогічно НКРЕКП, яка здійснює державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів господарювання у ряді сфер енергетики та комунальних послуг визначених ч. 1 ст. 2 Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг», вказана Національна комісія повинна здійснювати державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій не лише у сфері користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, а й в інших транспортних сферах діяльності суб'єктів природних монополій визначених ч. 1 ст. 5 Закону України «Про природні монополії» [138; 134; 161, с. 1292]. Покладення на неї завдань і функцій з державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у всіх транспортних сферах діяльності суб'єктів природних монополій визначених ч. 1 ст. 5 Закону України «Про природні монополії» цілком і повністю відповідало б публічно-правовому принципу ефективності встановленому абзацом 4 ст. 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», згідно якого адміністративний орган провадить свою публічно-правову діяльність з найменшими витратами коштів та мінімально необхідними витратами ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави, у простий та ефективний спосіб, який ідентичний принципу ефективності, яким у своїй діяльності керується НКРЕКП відповідно до п. 4 ч. 1 ст. 4 Закону України «Про

Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг» [138; 106; 134].

І хоча в Законі України «Про транспорт» прямо не передбачено створення та функціонування відповідної Національної комісії, як державного регулятора діяльності суб'єктів природних монополій у відповідних транспортних сферах діяльності суб'єктів природних монополій, необхідність її утворення та функціонування вказаним законом не заперечується та допускається, оскільки відповідно до ст. 4 Закону України «Про транспорт» державне управління в галузі транспорту, крім Мінрозвитку може здійснюватися спеціально уповноваженим на те органом відповідно до його компетенції [145]. Теж саме стосується і Закону України «Про залізничний транспорт», в якому хоч і відсутні будь-які правові положення щодо створення та функціонування відповідної Національної комісії, але можливість її утворення та функціонування допускається та не заперечується, оскільки відповідно до ч. 7 ст. 4 Закону України «Про залізничний транспорт» управління об'єктами державної власності, що не увійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», та його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування може провадитися КМУ, Мінрозвитку, а також іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до закону з урахуванням особливостей, встановлених Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [103].

Крім того, ч. 5 ст. 4 Повітряного кодексу України, ч. 1 ст. 3 Кодексу торговельного мореплавства України, ч. 2 ст. 2, ч. 1 ст. 13, ст. 21 та ст. 22, а також п. 4 Прикінцевих положень Закону України «Про морські порти України» та пп. «г» п. 2 № 1548 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» прямо регламентована необхідність утворення та функціонування відповідної Національної комісії [65; 46; 133; 97].

Необхідність створення та функціонування державних (національних) комісій з питань регулювання діяльності суб'єктів природних монополій була

регламентована ще в 1996 році, коли постановою КМУ № 1164 від 23.09.1996 року було затверджено Концепцію розвитку державної системи ліцензування підприємницької діяльності за її видами, якою було визначено, що окремим напрямом у процесі вдосконалення загального механізму ліцензування повинно стати створення спеціальних державних комісій з питань регулювання діяльності суб'єктів природних монополій [132].

Необхідність створення та функціонування безпосередньо Національної комісії з питань регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у галузі транспорту була регламентована ще в 1997 році, коли п. 5 Указу Президента України № 853/97 від 19.08.1997 року «Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій» було постановлено утворити вказану Національну комісію, поклавши на неї функції регулювання діяльності господарюючих суб'єктів на ринках залізничних перевезень, послуг користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів, послуг управління повітряним рухом і авіаційних перевезень у частині забезпечення взаємодії авіапідприємств з об'єктами інфраструктури, що забезпечують авіаційний рух [130]. П. 7 вказаного Указу Президента України № 853/97 від 19.08.1997 року на КМУ покладалося завдання у тримісячний строк подати проєкт Положення про Національну комісію з питань регулювання транспорту та пропозиції щодо її персонального складу [130].

Попри те, що ще в 1996 – 1997 роках вже зазначалося про необхідність створення та функціонування Національної комісії з питань регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у галузі транспорту, вона й дотепер не була створена, а її функції та повноваження, в тому числі й в частині регулювання тарифної політики у сфері залізничного транспорту, виконує Мінрозвитку у відповідності до абзацу 2 ч. 1 ст. 4 і п. 2 Прикінцевих положень Закону України «Про природні монополії» [138].

Разом з цим, питання необхідності утворення відповідної Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту з плином часу нікуди не зникло, і нині воно залишається не менш нагальним і актуальним, як і на момент прийняття Указу Президента України № 853/97 від 19.08.1997 року чи Закону України «Про природні монополії», а тому подальше затягування та відкладення розгляду питання створення вказаної Національної комісії є недопустимим і потребує законодавчого його вирішення протягом найкоротших строків з метою створення належних умов для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні, чого вже декілька десятиліть не вдається належним чином забезпечити Мінрозвитку і його правопередникам, і що повинна буде забезпечити спеціально створена для цього і уповноважена на це Національна комісія шляхом прийняття нею нового Збірника тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, замість існуючого станом на теперішній час Збірника тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України і пов'язані з ними послуги (2009 року).

Посприятиме якнайшвидшому створенню вказаної Національної комісії повинно було б внесення відповідних змін до пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» у редакції запропонованій у Додатку Ф до дисертаційного дослідження, розробленій на виконання вимог Закону України «Про природні монополії».

Існуюча нині система суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є недосконалою і потребує нагальних кардинальних змін шляхом:

– заміни у ній Мінрозвитку на спеціально створену для цього Національну комісію, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, яка була б уповноважена на формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) державної тарифної політики у сфері залізничного транспорту, та інших транспортних сферах, в яких провадять господарську діяльність суб'єкти природних монополій;

– виключення АТ «Укрзалізниця» з системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, оскільки на якого покладені невластиві та неналежні йому публічно-адміністративні повноваження щодо самостійного формування (розробки) і встановлення (затвердження, фіксування) державно регульованих тарифів. Вказаною компетенцією повинна бути наділена Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, а до моменту її утворення вказані функції можуть виконуватися виключно КМУ чи Мінрозвитку (пропозиції з цього приводу відображені у Додатку Ф до дисертаційного дослідження) [39, с. 200, с. 202; 161, с. 530-531];

– виключення Мінфіна з системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, яке у відповідності до пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року погоджує сформовані Мінрозвитку пропозиції щодо перегляду чи встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, оскільки Мінфін здійснює не притаманні для нього функції в частині реалізації державної цінової політики;

– виключення з неї Мін'юсту та ДРС внаслідок створення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, у відповідності до абзаців 4 і 5 ч. 1 ст. 15 Закону України «Про природні монополії» [138].

Найважливішим кроком в досягненні вказаних завдань має стати утворення Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, шляхом прийняття відповідного закону, який регламентуватиме порядок її діяльності, в тому числі й в питанні тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень та пов'язаних з ними послуг.

## Висновки до розділу 1

Проаналізувавши теоретико-правові основи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід зробити наступні висновки.

1. За результатами аналізу історичних та правових процесів в частині становлення та розвитку залізничного транспорту України виокремлено наступні періоди становлення та розвитку системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України:

– «період історичного формування тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1861 року по 1888 рік, і характеризувався виключно наявністю договірних відносин в частині тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України, за відсутності будь-якого публічно-правового регулювання вказаних правовідносин зі сторони держави;

– «період державного втручання у політику тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1889 року по 1920 рік, під час перебування Україною під контролем російської та Австро-Угорської імперій, і характеризувався зародженням адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень зі сторони уповноважених на те державою суб'єктів владних повноважень;

– «радянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1921 року по 1990 рік, і характеризувався укріпленням та розвитком адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень зі сторони уповноважених на те державою суб'єктів владних повноважень. Тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України стали інструментом державної політики спрямованої на розвиток інших галузей промисловості, за рахунок встановлення тарифних ставок на залізничні перевезення ряду вантажів нижче від фактичної собівартості витрат понесених на їх транспортування,

внаслідок чого відбувалося фактичне субсидювання інших галузей промисловості за рахунок залізничного транспорту. Також в 1967 і в 1974 роках було введено двоставочну систему тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, внаслідок чого за своєю структурою вони почали складатися з плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію;

– «пострадянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1991 року по 1999 рік, і характеризувався лише початком становлення України, як незалежної, самостійної та суверенної європейської держави, яка ще не була готова і не мала повноцінної можливості створити власний збірник тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень, а тому перейняла існуючу в колишньому СРСР модель тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, яку вона розвивала у відповідності до вимог та реалій сьогодення в частині поступової лібералізації вказаної сфери публічно-правових відносин. Найважливішою ознакою вказаного періоду стало прийняття Мінтрансом наказу № 279 від 29.07.1997 року «Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів», на виконання п. 5 постанови КМУ «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» № 605 від 28.06.1997 року, яким було введено класовість вантажів;

– «період тарифної самостійності у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 2000 року по 2009 рік, і характеризувався прийняттям першого в історії незалежної України Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року). Вказаний Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України багато чого запозичував з передуючого йому Прейскуранта № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року. В той же час його прийняття стало справжньою віхою в історії побудови Україною власної системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень;

– «період європейської трансформаційної політики у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який триває з 2009 року по теперішній час, і характеризується прийняттям кардинально нового, діючого станом на теперішній час, Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), а також існуванням діючої станом на теперішній час системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України, відповідно до якої тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України за своєю структурою складаються не лише з плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію, а й з паралельно існуючими з ними додатково виокремленими інфраструктурною, локомотивною та вагонною складовими.

2. Під поняттям адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід розуміти державно-правовий вплив на відносини формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень з метою відповідного їх впорядкування в інтересах суспільства і держави за допомогою спеціально створених державою правових механізмів, забезпечення яких здійснюється відповідними суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин в межах наявної у них публічно владної компетенції.

Об'єктом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є суспільно-правові відносини в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень за допомогою спеціально створених державою правових механізмів, забезпечення яких здійснюється відповідними суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин в межах наявної у них публічно владної компетенції.

Метою адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є забезпечення досягнення встановлених ч. 1 ст. 3 Закону України «Про транспорт» завдань державного управління у сфері транспорту, а саме своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення

і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи, захисту економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції, координації роботи різних видів транспорту.

Функціями адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є визначені його сутністю та призначенням прояви правового регуляторного впливу на вказану сферу правовідносин, що на практиці виражається в визначенні державою суб'єктів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, встановленні їх повноважень, прав та обов'язків в частині здійснення регуляторної діяльності у вказаній сфері публічно правових відносин, а також закріпленні в актах законодавства України правових процедур щодо регулювання ними даної сфери правовідносин.

Принципами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є найзагальніші, найбільш значущі та універсальні правові вимоги, які є незмінно стабільними та об'єктивно необхідними для публічної діяльності КМУ та інших уповноважених ним суб'єктів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, в межах наявної у них публічно владної компетенції, в частині здійснення і реалізації тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень, і які виступають найважливішим критерієм законності та правомірності рішень, дій чи бездіяльності вказаних суб'єктів владних повноважень при реалізації ними наявних у них публічно-владних повноважень в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень. Основними з-поміж них є принципи: верховенства права, законності, юридичної визначеності, відповідності законній меті, обґрунтованості, безсторонності (неупередженості), рівності, пропорційності, розумності строків. Всі інші принципи є галузевими, як приклад встановлені ч. 4 ст. 6 Закону України

«Про транспорт» принципи взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності. Також перелік галузевих принципів права пропонується доповнити принципом економічної ефективності, який полягає у тому, що органи публічної влади повинні будуть діяти та приймати рішення керуючись ідеєю досягнення максимально можливого економічного ефекту від вчинених дій чи прийнятих рішень для всіх учасників ринку залізничних перевезень незалежно від форми власності, про що вбачається за необхідне внести відповідні зміни до ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт».

3. Основними суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є КМУ, Мінрозвитку та АТ «Укрзалізниця». Важливі допоміжні функції в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень також виконують Мінекономіки, Мінфін, Мін'юст та ДРС. Вказані суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є взаємопов'язаними та взаємодіючими між собою, і становлять єдину систему органів державної влади та їх посадових осіб уповноважених на здійснення публічно-владних управлінських функцій у вказаній сфері правовідносин, які у своїй сукупності утворюють єдиний цілий механізм державно-правового регулювання в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень. Встановлено, що існує необхідність утворення Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, шляхом прийняття відповідного закону, який регламентуватиме і регулюватиме порядок її діяльності. Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту повинна стати основним суб'єктом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері діяльності природних монополій в галузі транспорту замість Мінрозвитку, в тому числі й в частині тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України.

## **РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ТАРИФОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

### **2.1. Поняття та структура механізму тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень**

Проблема обґрунтування тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, в контексті дослідження структури механізму тарифоутворення, тісно пов'язана з одночасним формуванням економічно-методичної бази регулювання вказаної сфери правовідносин, яка включає в себе як розробку механізму економічного розрахунку і встановлення мінімальних і максимальних значень тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, так і їх належне правове регулювання зі сторони органів державної влади. Вирішення цієї проблеми особливо важливо в умовах євроінтеграції України і налагодження більш тісних економічних зв'язків з країнами ЄС. При цьому, незважаючи на велику кількість нормативно-правових актів, які оперують поняттям «тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень», жоден з них не надає його детального правового визначення. З урахуванням викладеного при визначенні терміну «тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» слід керуватися як законодавчо визначеним терміном «ціноутворення» наведеним в законодавстві України, так і правовими позиціями дослідників питання «тарифоутворення» у ціновій політиці держави на транспорті.

Колективом авторів В.М. Запари, Я.В. Запари, Г.Є. Богомазової, О.О. Шпатіної та Д.О. Кульової висловлено позицію, що вантажні тарифи є складовою частиною вартості різних товарів. Тарифи відшкодовують витрати транспортної галузі та забезпечують можливість розвитку транспорту [165, с. 9]. Вантажні залізничні перевезення є основним джерелом доходів для АТ «Укрзалізниця». Зі змісту пояснювальних записок до проєктів консолідованих фінансових планів АТ «Укрзалізниця» за 2015 – 2022 роки вбачається, що загальний щорічний рівень

дохідності АТ «Укрзалізниця» від здійснення залізничних вантажоперевезень загалом є незмінним і становить близько 90 % від розміру всіх доходів, які АТ «Укрзалізниця» отримує від загального обсягу здійснюваних нею залізничних перевезень. Вказані відомості відображені в Додатках А і Б до дисертаційного дослідження [73; 70; 71; 72; 74; 75; 76; 77]. При цьому зі змісту пояснювальних записок до проєктів консолідованих фінансових планів АТ «Укрзалізниця» за 2015 – 2022 роки вбачається, що загальні обсяги залізничних вантажоперевезень в розрізі їх видів не є стабільно сталими, і в залежності від ряду внутрішніх і зовнішніх факторів, а також відповідних суб'єктивних і об'єктивних умов, різні види вантажних залізничних перевезень можуть бути схильні до зростання чи падіння в різні роки. Це яскраво відображається в контексті транзитних вантажоперевезень залізницями України, обсяг яких в 2019 – 2021 роках майже вдвічі скоротився по відношенню з 2016 – 2013 роками, і які АТ «Укрзалізниця» була вимушена заміщувати за рахунок зростання інших менш прибуткових видів вантажоперевезень. Ще кардинальніше обсяги вантажоперевезень залізницями України в розрізі їх видів змінилися в 2022 році у зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України та введенням в Україні воєнного стану, який триває й дотепер, через що обсяг транзитних вантажоперевезень залізницями України з/до російської федерації припинився, а сама залізнична інфраструктура України зазнала пошкоджень на суму 4,4 млрд. доларів США [36, с. 154].

При цьому, на думку колективу авторів В.М. Запари, Я.В. Запари, Г.Є. Богомазової, О.О. Шапатіної та Д.О. Кульової принципи побудови вантажних тарифів покладені в основу Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) дозволяють суттєво удосконалити ціноутворення на перевезення вантажів залізничним транспортом України, зробити вантажні тарифи конкурентоспроможними та привабливими, створити умови для розвитку конкурентного середовища на ринку вантажних залізничних перевезень [165, с. 12].

На думку О.О. Воронятнікова державна політика щодо тарифоутворення вантажних залізничних перевезень – це практична діяльність державних органів в

межах їх компетенції, визначеної відповідними нормативно-правовими актами, спрямована на формування державних регульованих тарифів щодо внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом [9, с. 535].

Розглядаючи у тісній взаємодії поняття «ціноутворення» та «тарифоутворення» останнє, Г.П. Сенік, розуміє як процес складніший, ніж ціноутворення в інших галузях економіки. Порівнюючи ступінь впливу держави на процес ціноутворення на різні види транспорту, можна наголосити на тому, що процес ціноутворення саме на залізничному транспорті підлягає найбільшому впливу з боку держави, ніж інші види транспорту. Це пояснюється тим, що через ціноутворення залізничний транспорт чинить значний вплив на економіку країни в цілому, що в свою чергу зумовлює переважну роль механізму ціноутворення на перевезення та цінову політику, що діє на транспортному ринку [159, с. 225].

Це спрямовує нас до аналізу поняття «ціноутворення», що міститься в ст. 1 Закону України «Про ціни і ціноутворення», за аналогією з яким тарифоутворенням у сфері вантажних залізничних перевезень слід вважати процес формування та встановлення тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язані з ними послуги [148].

При визначенні структури механізму тарифоутворення, що застосовується у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України вбачається за доцільне приділити окрему увагу методу, який використовується при визначенні собівартості вантажних перевезень залізницями України.

На залізничному транспорті можуть використовуватися декілька методів визначення собівартості вантажоперевезень (зокрема метод безпосереднього розрахунку, метод витратних ставок, метод коефіцієнтів впливу основних факторів на собівартість перевезень, метод питомих ваг витрат), але для цілей тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України використовується метод укрупнених витратних ставок, запропонований А.В. Крейніним та вдосконалений Н.М. Колесниковою та В.В. Чорним [177, с. 61]. Саме методичні підходи в частині визначення собівартості вантажних перевезень розроблені на підставі методу укрупнених витратних ставок є економічною

основою базових тарифних ставок закладених у чинному Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [177, с. 61].

Метод укрупнених витратних ставок для визначення собівартості вантажних залізничних перевезень більш точно, ніж інші методи, дозволяє визначати собівартість перевезення вантажу певного обсягу на певну відстань завдяки врахуванню важливих техніко-економічних особливостей конкретного перевезення. Собівартість вантажного перевезення, визначена за допомогою вказаного методу складається з 2 частин – собівартості початково-кінцевих операцій та собівартості рухомої операції. Для визначення обох частин собівартості на підставі звітних даних розраховуються укрупнені витратні ставки на один завантажений вагон, один вагоно-кілометр, один тонно-кілометр бруто [31, с. 25].

Для розрахунків укрупнених витратних ставок загальні витрати по вантажних перевезеннях розподіляють між початково-кінцевими та рухомою операціями. Відповідно до даного методу до початково-кінцевих відносять ті витрати, які залежать від кількості завантажених і вивантажених вагонів, до рухомої – які залежать від вагоно-кілометрів і тонно-кілометрів бруто. Відмінності витрат за типами вагонів (амортизація, вартості деповського та капітального ремонтів) враховуються через окрему витратну ставку за одну вагоно-годину, яка розраховується окремо для кожного типу вантажних вагонів [31, с. 25].

При визначенні собівартості рухомої операції за методом укрупнених витратних ставок враховуються техніко-економічні особливості вантажного перевезення за типами вагонів завдяки використанню витратних ставок на одну вагоно-годину та коефіцієнтів порожнього пробігу для кожного типу вагонів [31, с. 25].

Метод укрупнених витратних ставок серед існуючих методів визначення собівартості вантажних перевезень є найбільш досконалим, оскільки повною мірою дозволяє враховувати техніко-економічні особливості конкретного перевезення [31, с. 25-26].

Разом з тим, згідно позиції Я.М. Курбатової, незважаючи на те, що метод укрупнених витратних ставок є економічною основою базових тарифних ставок на перевезення вантажів залізничним транспортом, нині, у зв'язку з розвитком системи перевізників (володільців вантажних вагонів), проведенням реформування залізничного транспорту, створенням вертикально-інтегрованої акціонерної компанії, передачею вагонів інвентарного парку іншим суб'єктам господарювання, існує необхідність в удосконаленні зазначеного методичного підходу [53, с. 279].

26.03.2009 року, на заміну Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року) Мінтрансзв'язку на підставі наказу № 317 було прийнято діючий станом на теперішній час Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, в основу якого його розробниками було покладено метод укрупнених витратних ставок. З його прийняттям Мінтрансзв'язку було не просто суттєво змінено існуючу станом на той час систему цінових ставок та зборів на здійснення вантажоперевезень залізницями України та пов'язані з ними послуги, і правила їх застосування, а й цілком і повністю по новому врегульовано питання структури тарифів на здійснення внутрішніх, експортних та імпорتنих вантажоперевезень залізницями України, згідно чого в структурі тарифів на здійснення вказаних вантажоперевезень залізницями України, крім складових у вигляді плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію було включено паралельно існуючі з ними інфраструктурну, локомотивну та вагонну складові [107; 108].

Надалі, вказану структуру тарифів на здійснення внутрішніх, експортних та імпорتنих вантажоперевезень залізницями України було більш детально обґрунтовано в Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку, затвердженої наказом Мінінфраструктури № 434 від 27.07.2012 року, та в Методиці розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженої наказом Мінінфраструктури № 418 від 20.06.2013 року. Зокрема п. 1 розділу I Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів

залізничним транспортом було встановлено, що тарифи на перевезення вантажів – це розмір плати за перевезення залізничним транспортом вантажів, що включає плату за надані послуги інфраструктури (інфраструктурна складова), з експлуатації та використання локомотивів (локомотивна складова) та з використання залізничного рухомого складу, крім локомотивів (вагонна та контейнерна складова), який забезпечує покриття витрат від реалізації послуг, а також отримання прибутку. П. 3 розділу I вказаної Методики встановлено, що формування тарифу здійснюється відповідно до структури тарифу, встановленої Мінінфраструктури, як правопередником Мінрозвитку. Тариф включає плату за початково-кінцеві операції та операцію руху (з відокремленням інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових) [112].

Концепцію структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку, затверджену наказом Мінінфраструктури № 434 від 27.07.2012 року, було прийнято з метою забезпечення фінансового розмежування інфраструктури залізничного транспорту і сфери експлуатації, та створення в структурі тарифу економічної основи для розвитку конкуренції на ринку вантажних залізничних перевезень [111]. Це повинно було надати можливість належним чином застосовувати принципи державного регулювання до суб'єктів природних монополій у сфері вантажних залізничних перевезень, а також сприяти поступовій демонополізації державного регулювання у вказаній сфері правовідносин, розвитку конкуренції та поступовому переходу до вільного тарифоутворення у потенційно конкурентних секторах залізничного транспорту [111]. Тобто при прийнятті зазначеної Концепції було здійснено орієнтацію на:

– фактично існуючу необхідність розмежування виробничо-технологічного комплексу підприємств залізничного транспорту на інфраструктурну, локомотивну та вагонну сфери експлуатації залізничного транспорту, та роль кожної з них в процесі здійснення вантажних перевезень залізницями України;

– наявне між ними фінансове розмежування щодо існуючої необхідності інвестування окремо як в об'єкти транспортної інфраструктури, так і в модернізацію та розвиток вагонного та локомотивного парків;

– віднесення інфраструктурної складової до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, що в жодному разі не дозволяє провадити господарську діяльність у вказаній сфері будь-яким іншим суб'єктам господарювання крім АТ «Укрзалізниця»;

– віднесення локомотивної та вагонної складових до суміжних ринків сфери діяльності суб'єкта природної монополії, що на відміну від інфраструктурної складової, дозволяє залучати до провадження у вказаних сферах господарської діяльності інших суб'єктів господарювання відмінних від АТ «Укрзалізниця», і сприяє створенню економічної основи для розвитку конкуренції в цій частині ринку вантажних залізничних перевезень, демонополізації та поступовому переходу до вільного тарифоутворення, а в частині визначення інфраструктурної складової, надало б можливість належним чином застосовувати принципи державного регулювання визначені ч. 1 ст. 9 Закону України «Про природні монополії»;

– фактично існуючого на той момент ряду виробничо-організаційних, економічних та правових недоліків в частині встановлення економічно обґрунтованих тарифів на внутрішні, експортні й імпорتنі вантажні залізничні перевезення (визначені розділом 1 вказаної Концепції) [111].

Метою прийняття вказаної Концепції стала необхідність обґрунтування структури залізничного тарифу на перевезення вантажів та розробка концептуальних положень методики розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на внутрішні, експортні й імпорتنі вантажні залізничні перевезення, а також вирішенню таких завдань як підвищення інвестиційної привабливості об'єктів транспортної інфраструктури, модернізація та розвиток вагонного та локомотивного парків, уніфікація тарифів на вантажні залізничні перевезення, встановлення єдиних (без розділення на класи) тарифів на повернення порожніх власних вагонів, тарифне стимулювання впровадження інновацій на залізничному

транспорті, формування рівновигідних тарифно-економічних умов для ефективної конкуренції між різними власниками рухомого складу, стимулювання перевезень із використанням власного рухомого складу, створення економічних механізмів, спрямованих на зацікавленість учасників ринку залізничних транспортних послуг в модернізації та розвитку виробничих фондів, у тому числі транспортної інфраструктури [111].

У відповідності до зазначеної Концепції, в основу побудови економічно обґрунтованих тарифів мають покладатися принципи диференціації тарифів за транспортно-технологічними ознаками (типи вагонів, маси відправок, відстані перевезень, рід вантажу тощо), забезпечення розвитку конкурентного середовища в сфері вантажних залізничних перевезень, сприяння створенню організаційно-економічних умов для фінансового відокремлення видів економічної діяльності, створення тарифних умов для забезпечення рівного доступу суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури залізничного транспорту загального користування, створення економічної основи для дерегулювання плати за послуги, що надаються в потенційно конкурентних секторах, забезпечення повного компенсування витрат всіх учасників процесу перевезень і отримання економічно обґрунтованого прибутку, який надає можливість перейти від звуженого відтворення засобів виробництва до інтенсивного розширеного відтворення, у тому числі й за рахунок застосування інвестиційної складової, забезпечення прозорості тарифів за рахунок виокремлення інфраструктурної, локомотивної, вагонної складових та прибутку з урахуванням інвестиційної складової, забезпечення збалансованості економічних інтересів всіх учасників перевізного процесу, вантажовласників та держави, забезпечення єдності структури і системи побудови тарифів на всій території України, використання середньомережевої собівартості перевезень за базовий період як основи для встановлення економічно обґрунтованих тарифів, врахування при визначенні економічно обґрунтованого рівня рентабельності тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом формування інвестиційної складової для визначення рівня інвестицій на придбання нового рухомого складу та його модернізацію, поступової відмови від

перехресного субсидування одного виду господарської діяльності за рахунок іншого [111].

Саме тому, з урахуванням зазначених принципів покладених в основу формування тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, Мінтрансзв'язку при прийнятті Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), замість структури тарифів, яка складається виключно зі складових у вигляді плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію було визначено нову структуру залізничного тарифу, яка складається як з вказаних складових, так і з паралельно існуючих з ними інфраструктурної, локомотивної та вагонної складової, оскільки існує фактична необхідність виокремлення в тарифі складових, які належать до природно-монопольного (інфраструктурна складова) та потенційно конкурентного (вагонної та локомотивної складових) секторів сфери господарювання, існування яких створює умови для забезпечення рівного доступу приватних операторів до залізничної інфраструктури та дерегуляції плати за послуги, що надаються в потенційно конкурентних секторах залізничних вантажоперевезень.

Стосовно виділення інфраструктурної складової в частині розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом слід зазначити, що відповідно до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затвердженого постановою КМУ № 494 від 11.07.2013 року, інфраструктура залізничного транспорту – це технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури залізничного транспорту, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що

забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом [126].

У відповідності до ч. 1 ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт», основними елементами інфраструктури залізничного транспорту, в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, можна назвати магістральні залізничні лінії загального користування та розміщені на них технологічні споруди, передавальні пристрої, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень (залізничні станції та колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів, об'єкти і майно, призначені безпосередньо для виконання аварійно-відновлювальних робіт), і яка потребує постійного залучення капітальних інвестицій з метою її підтримання у належному технічному стані, та проведення щодо неї ремонтних робіт [103].

Згідно інформації наявної на Єдиному державному веб-порталі відкритих даних станом на 31.12.2021 року загальна довжина залізничних колій АТ «Укрзалізниця» 27 062 кілометрів, колій в експлуатації 26 485 кілометрів, 6 883 кілометрів колій, що потребують капітального ремонту, та 2 888 кілометрів колій, що потребують реконструкції [15]. Лише вказаних відомостей про інфраструктуру залізниць України достатньо, щоб зрозуміти наскільки вагомою є частина витрат, які АТ «Укрзалізниця» постійно несе на її обслуговування та підтримання її у належному технічному стані, без чого взагалі неможливо здійснювати жодних перевезень залізницями України.

Відповідно до ч. 1 ст. 5 Закону України «Про природні монополії» користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування віднесено до сфери діяльності суб'єктів природних монополій, а тому окрім АТ «Укрзалізниця», за якою вказане майно згідно ч. 1 ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт» закріплене на праві господарського відання, жоден інший суб'єкт господарювання не може управляти об'єктами

інфраструктури залізничного транспорту при здійсненні господарської діяльності із надання послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень та використовувати їх [138; 103].

Зважаючи на викладене вбачається, що інфраструктурною складовою тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом є плата контрагентів АТ «Укрзалізниця» за надані ним послуги з користування вищевказаними об'єктами інфраструктури залізничного транспорту при здійсненні вантажних залізничних перевезень, яка фактично повинна покривати всі витрати понесенні АТ «Укрзалізниця» в частині виконання транспортних робіт із застосуванням зазначених об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, і зумовлювати отримання підприємством залізничного транспорту відповідного розміру прибутку внаслідок їх використання та виконання за рахунок їх використання відповідної транспортної роботи [112].

Відомості щодо первісної вартості основних засобів (інфраструктури залізничного транспорту у вигляді будівель, споруд, інших об'єктів інфраструктури, земляного полотна з наявною на ній верхньою будовою колії) наявних на балансі АТ «Укрзалізниця» станом на 2018 – 2020 роки відображено у Додатку В до дисертаційного дослідження, і отримана АТ «Укрзалізниця» за вказані періоди плата за надані послуги з користування інфраструктурою залізничного транспорту повинна забезпечувати покриття витрат понесених АТ «Укрзалізниця» від реалізації наданих нею транспортних послуг в частині ремонту та обслуговування зазначених об'єктів залізничної інфраструктури, а також зумовлювати отримання АТ «Укрзалізниця» належного їй прибутку [51, с. 62; 50, с. 65; 49, с. 69].

Стосовно локомотивної складової в частині розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом слід зазначити, що з аналізу Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць України, а також прийнятих на його виконання інших нормативно-правових актів вбачається, що перевізниками вантажів залізницями України може бути не лише АТ «Укрзалізниця», а й ряд інших суб'єктів господарювання, які мають намір та

можливість здійснювати відповідний вид господарської діяльності у сфері залізничного транспорту, оскільки вказані нормативно-правові акти прямо не надають дозвіл на перевезення вантажів залізницями України іншими суб'єктами господарювання, крім АТ «Укрзалізниця», але вони також і не забороняють їм здійснювати такий вид господарської діяльності, і навіть допускають таку можливість [103; 125].

У відповідності до інформації наявної на Єдиному державному веб-порталі відкритих даних станом на кінець 4 кварталу 2021 року загальна кількість вантажних та вантажопасажирських локомотивів АТ «Укрзалізниця» становила 2 301 локомотив [16]. За інформацією АМКУ станом на 01.07.2018 року загальна кількість вантажних локомотивів у інших суб'єктів господарювання становила 157 локомотивів [29, с. 17]. Тобто незважаючи на те, що між парком локомотивів АТ «Укрзалізниця» і парком локомотивів інших суб'єктів господарювання існує надзвичайно велика різниця у кількості рухомого складу, здійснення вантажоперевезень на залізницях України можливе як шляхом використання локомотивів АТ «Укрзалізниця», так і шляхом використання локомотивів інших суб'єктів господарювання.

04.12.2019 року, на виконання вимог ст. 368 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами від 21.03.2014 року між Україною, а також додатку XXXII до вказаної Угоди, та Директиви 2001/14/ЄС від 26.02.2001 року «Про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою», КМУ було прийнято постанову № 1043 від «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування», якою розпочату реалізацію експериментального проекту з допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування та затверджено відповідний порядок щодо реалізації вказаного експериментального проекту [169; 141; 139; 18]. На виконання вказаної постанови Уряду України Мінінфраструктури наказом № 191 від 04.03.2020 року

було затверджено Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України № 191 від 04.03.2020 року. П. 3.3 вказаного Положення встановлено, що підприємства залізничного транспорту – учасники експериментального проєкту протягом усього періоду участі у експериментальному проєкті зобов'язані забезпечити оплату відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) та Коефіцієнтів, що застосовуються до вказаного Збірника тарифів [127].

Відповідно до даних оприлюднених Т.В. Бутько, С.В. Харлановою та Р.П. Секом, станом на 2019 рік на залізничній інфраструктурі АТ «Укрзалізниця» на невеликих відстанях (зазвичай до 70 кілометрів) на постійній основі приватними компаніями експлуатувалося від 70 до 100 локомотивів. Зазначені підприємства здійснювали вантажоперевезення на невеликих малодіяльних ділянках залізничних перевезень, з відсутністю або мінімальним трафіком пасажирських поїздів, що зменшувало ризики щодо безпеки перевезень [7, с. 6 – 7].

Тобто незважаючи на те, що при здійсненні вантажоперевезень залізницями України формально існує можливість залучення до перевізного процесу локомотивів інших суб'єктів господарювання, крім АТ «Укрзалізниця», насправді ж реальний обсяг приватного локомотивного парку є значно меншим в порівнянні з обсягом локомотивного парку АТ «Укрзалізниця», і у даній сфері господарювання АТ «Укрзалізниця» займає монопольне (домінуюче) становище. При цьому фактична експлуатація локомотивів інших суб'єктів господарювання, крім АТ «Укрзалізниця», можлива далеко не на всіх ділянках залізниць України, а лише на тих, де здійснення відповідних залізничних вантажоперевезень зумовлюватиме належне дотримання умов безпеки у сфері залізничного руху. Тож існує реальна проблематика допуску локомотивів інших суб'єктів господарювання, крім АТ «Укрзалізниця», до здійснення вантажоперевезень залізницями України, і її фактичне вирішення було розпочато відносно нещодавно. А тому, як показує практика, з плином часу, за аналогією з розвитком конкуренції на ринку

використання вагонів (контейнерів) в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, вказане питання неодмінно буде вирішено на користь розширення сфери використання локомотивів інших суб'єктів господарювання, крім АТ «Укрзалізниця», з метою створення належних конкурентних (ринкових) умов у вказаній сфері господарювання.

Безпосередньо питання відокремлення локомотивної складової в частині здійснення залізничних вантажоперевезень визначене в п. 19 і 20 розділу II та таблицях 28 і 29 розділу IV Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [107]. З урахуванням вказаного вбачається, що на відміну від користування інфраструктурою залізничного транспорту, контрагенти АТ «Укрзалізниця» (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації і т.д.) можуть використовувати при здійсненні вантажоперевезень залізницями України як власні чи орендовані у третьої особи локомотиви, так і локомотиви АТ «Укрзалізниця», і в такому випадку обрахунок провізної плати за здійсненні вантажоперевезення може провадитися у відповідності до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), як з урахуванням локомотивної складової, так і без її урахування.

Відомості щодо первісної вартості локомотивів наявних на балансі АТ «Укрзалізниця» станом на 2017 – 2020 роки **відображено у Додатку В до дисертаційного дослідження**, і отримана АТ «Укрзалізниця» за вказані періоди плата за надані послуги з користування її локомотивами повинна забезпечувати покриття витрат понесених АТ «Укрзалізниця» від реалізації наданих нею транспортних послуг в частині ремонту та обслуговування локомотивів підприємства, а також зумовлювати отримання АТ «Укрзалізниця» належного їй прибутку [51, с. 34; 50, с. 38; 49, с. 44, с. 45].

Стосовно вагонної складової (включає в себе й контейнерну складову) в частині розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом слід зазначити, що згідно п. 8 Статуту залізниць України перевезення вантажів

залізницями провадиться у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності, в тому числі розташованим за межами України [125]. На практиці це означає, що вантажовідправники, вантажовласники чи вантажоодержувачі можуть при здійсненні вантажоперевезень залізницями України користуватися як вагонами (контейнерами) АТ «Укрзалізниця», так і вагонами (контейнерами) інших суб'єктів господарювання. Загалом станом на 01.10.2020 року парк вантажних вагонів в Україні складав 173 тис. одиниць, з них 85 тис. одиниць парк вагонів належний АТ «Укрзалізниця», і 88 тис. одиниць парк вагонів приватних власників, що прямо вказує на існування конкуренції у даній сфері господарювання, незважаючи на те, що АТ «Укрзалізниця» займає вагому частку вказанного ринку послуг [158].

Після внесення змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), на підставі наказів Мінінфраструктури № 161 від 26.04.2016 року і № 425 від 07.12.2017 року, вагонну складову провізної плати (тарифу) на здійснення вантажних залізничних перевезень було належним чином дерегульовано, і в чинній редакції Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) чітко розмежовано порядок та підстави обрахування провізної плати (тарифу), як за перевезення в порожньому чи завантаженому стані вагона (контейнера) належного АТ «Укрзалізниця», так і за перевезення власного вагона (контейнера) належного вантажовідправнику, вантажоодержувачу чи експедиторській організації, або орендованого ними вагона (контейнера) у третьої особи [83; 86; 107].

Тож аналогічно локомотивній складовій, і на відміну від користування інфраструктурою залізничного транспорту, контрагенти АТ «Укрзалізниця» (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації і т.д.) можуть використовувати як власні чи орендовані у третьої особи вагони (контейнери), так і вагони (контейнери) АТ «Укрзалізниця», при здійсненні вантажних залізничних перевезень. У такому випадку обрахунок провізної плати

за здійсненні вантажоперевезення провадиться у відповідності до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), як з урахуванням вагонної складової, так і без її урахування.

Інформацію щодо первісної вартості вагонів (вантажних і пасажирських) наявних на балансі АТ «Укрзалізниця» станом на 2017 – 2020 роки відображено у Додатку В до дисертаційного дослідження, і отримана АТ «Укрзалізниця» за вказані періоди плата за надані послуги з користування вагонами АТ «Укрзалізниця» при здійсненні вантажних залізничних перевезень повинна забезпечувати покриття витрат понесених АТ «Укрзалізниця» від реалізації наданих нею транспортних послуг в частині ремонту та обслуговування вагонів підприємства, а також зумовлювати отримання АТ «Укрзалізниця» належного їй прибутку [51, с. 34; 50, с. 38; 49, с. 44, с. 45].

Відомості щодо доходів одержаних АТ «Укрзалізниця» від реалізації послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень, в розрізі інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових, відображено у Додатку Г до дисертаційного дослідження, сформованого на підставі консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за відповідні роки [51; 50; 49].

Ще одними невід'ємними структурними елементами, які впливають на механізм тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень поряд з інфраструктурною, локомотивною та вагонними складовими є плата за початково-кінцеві операції (з виокремленням в ній окремо інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових) та плата за рухому операцію (також з виокремленням в ній окремо зазначених складових), кожна з яких включає частину собівартості перевезення, що припадає на кожну з вказаних складових за кожною операцією перевізного процесу, та частину прибутку, що припадає на кожну з вказаних складових за кожною операцією перевізного процесу.

В системі актів законодавства України, якими визначено порядок та підстави обрахування тарифів за здійснення вантажних залізничних перевезень відсутні нормативно-правові акти якими б надавалось правове визначення термінів

«початково-кінцеві операції» та «рухомі операції». Разом з тим, правові визначення вказаних термінів міститься в нормативно-правових актах, якими регламентовано порядок розрахунку тарифів за здійснення пасажирських залізничних перевезень, а саме в Методиці розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом, затвердженій наказом Мінінфраструктури № 412 від 19.06.2013 року, та в Методиці розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+), затвердженій наказом Мінінфраструктури № 452 від 05.07.2013 року, згідно яких витратами по початково-кінцевих операціях є витрати на операції перевізного процесу, які мають місце до відправки поїзда в рейс та після прибуття його з рейсу, а витратами по операціях руху є витрати на операції перевізного процесу, які виникають у процесі руху поїзда [113; 114]. Отже платою за початково-кінцеві операції є плата, яка справляється за утримання рухомого складу на стоянках, його підготовку та завантаження, різного роду маневрові роботи, та всі інші види робіт і послуг не пов'язані з рухом і відстанню вантажоперевезень, й покриває всі витрати в частині виконання вказаних робіт, а також зумовлює отримання відповідного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи. Платою за рухомі операції є плата, яка справляється за утримання рухомого складу на шляху перевезення ним вантажу, й покриває всі витрати в частині виконання вказаних робіт, а також зумовлює отримання відповідного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи.

У Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), вказане питання регламентоване п. 12.2 розділу I зазначеного Збірника, яким встановлено, що при автоматизованому нарахуванні провізної плати за перевезення окремої відправки вона визначається шляхом використання формул, наведених у п. 2 розділу IV цього Збірника (визначено формули за якими здійснюється обрахування провізної плати з урахуванням типу вагона або типу контейнера, типу вантажу чи типу перевезення, інших особливих умов визначених розділом II цього Збірника) для окремого обрахування провізної плати як за початково-кінцеві операції, так і за операції руху, а також як з урахуванням інфраструктурної та локомотивної складових, так і

з урахуванням вагонної складової [107]. З урахуванням вказаного у додатку Г до дисертаційного дослідження відображено структуру складових, які впливають на механізм тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України [107; 112; 111].

На період дії правового режиму воєнного стану в Україні, та протягом 90 днів після його скасування, розрахунок провізних платежів під час перевезення транзитних вантажів територією України здійснюється за правилами та тарифами Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) та Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів вказаного Збірника тарифів, що встановлено наказом Мінінфраструктури № 27 від 13.01.2023 року «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів» [100]. І тому структура тарифів, які застосовуються при розрахунку провізної плати при здійсненні вантажних залізничних перевезень, ніяк не залежить від виду вантажоперевезень і є однаковою для тарифів на здійснення всіх видів залізничних вантажоперевезень. До прийняття вказаного наказу структура тарифів, які застосовувалися при розрахунку провізної плати при здійсненні вантажоперевезень у внутрішньому, експортному чи імпортовому залізничному сполученні суттєво відрізнялася від структури тарифів, які застосовувалися при розрахунку провізної плати при здійсненні транзитних залізничних вантажоперевезень, що обґрунтовується наступним.

У відповідності до ст. 1 та ст. 2 Закону України «Про залізничний транспорт» здійснення міжнародних залізничних перевезень (експортних, імпортованих та транзитних), як вантажних, так і пасажирських, є одним з основних завдань залізничного транспорту України, оскільки це сприяє соціальному та економічному розвитку України та зміцненню міжнародних відносин України з іншими державами [103].

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про транзит вантажів» транзитом вантажів є перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах

одного пункту пропуску через державний кордон України [144]. Згідно ст. 8 Закону України «Про транзит вантажів» тарифи на транзитні послуги (роботи) визначаються договорами (контрактами), зазначеними у ст. 7 цього Закону, якщо інше не передбачено нормативно-правовими актами, для забезпечення їх конкурентоспроможності порівняно з відповідними послугами (роботами) у суміжних державах [144]. У відповідності до ч. 1 ст. 2 Закону України «Про транзит вантажів» законодавство про транзит вантажів складається з цього Закону, Митного кодексу України, міжнародних договорів України та інших нормативно-правових актів про транзит вантажів [144]. Ст. 4 Статуту залізниць України встановлено, що перевезення залізницями вантажів у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення [125].

Зважаючи на викладене вбачається, що державно регульовані тарифи, збори та плати, які застосовуються під час здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України визначалися та встановлювалися не лише на підставі нормативно-правових актів національного законодавства України, а й на підставі відповідних міжнародних договорів з зазначеного питання, – угод про залізничні міжнародні сполучення, ратифікованих Україною у встановленому законодавством порядку, що також вбачається і з самої сутності транзитних вантажоперевезень, яка полягає в тому, що вантаж перевозиться зі станції відправлення на території однієї держави до станції призначення на території іншої держави, шляхом його перевезення транзитом через територію України, і передбачає залученість до участі в транспортно-логістичному процесі перевезень зазначеного вантажу нерезидентів України (вантажодержувачів, вантажовідправників, інших перевізників, а також інших суб'єктів господарювання задіяних в транспортно-логістичному процесі), та призводить до необхідності його правового врегулювання не лише на підставі актів національного законодавства України, а й на підставі відповідних міжнародних договорів.

До прийняття Мінінфраструктури наказу № 27 від 13.01.2023 року «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів», у зв'язку військовою агресією російської федерації проти України та введенням в Україні воєнного

стану, який триває й дотепер, міжнародними договорами, якими визначалися та встановлювалися тарифи на здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України, були Тарифні політики залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні (Тарифні політики) на відповідний фрахтовий рік, які щорічно вводилися в дію на залізницях України строком на 1 рік на підставі відповідних наказів Мінінфраструктури. Відомості щодо вказаних наказів Мінінфраструктури відображені у Додатку Д до дисертаційного дослідження.

У відповідності до правових положень вказаних Тарифних політик в частині здійснення транзитних перевезень вантажів залізницями України вбачається, що до 2023 року структура тарифів на здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України, на відміну від тарифів на здійснення інших видів вантажоперевезень залізницями України, містила виключно інфраструктурну, вагонну та локомотивну складові, за відсутності в своїй наявності плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію, що аргументується тим, що сама природа транзитних вантажоперевезень полягає в тому, що до них взагалі не повинні включатися витрати по оплаті початково-кінцевих операцій вантажоперевезення (витрати на операції перевізного процесу, які мають місце до відправки поїзда в рейс та після прибуття його з рейсу), адже вказані витрати несуть не залізниці країн, в яких має місце безпосереднє здійснення транзитних вантажоперевезень, а виключно залізниці країн з яких вантаж відправляється і до яких він привозиться, а тому до складу витрат на здійснення транзитних вантажоперевезень цілком закономірно включалися виключно витрати пов'язані з операціями руху (витрати на операції перевізного процесу, які виникають у процесі руху поїзда), в частині їх розподілу на інфраструктурну, вагонну та локомотивну складові.

Разом з тим, внаслідок військової агресії російської федерації проти України, та введення в Україні воєнного стану в 2022 році, здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України майже повністю припинився [173]. Зважаючи на це вбачається, що застосування станом на теперішній час під час

здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України структури тарифу, яка до цього застосовувалася лише в частині здійснення внутрішніх, імпорتنих та експортних вантажоперевезень залізницями України, загалом є обгрунтованим та зрозумілим.

Сучасна структура механізму тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, в частині наявності структурних елементів, які впливають на неї у вигляді інфраструктурної, локомотивної та вагонної складових, а також існуючих поряд з ними ще й таких елементів як плата за початково-кінцеві операції та плата за рухому операцію, цілком і повністю відповідає вимогам та запитам сьогодення щодо загальноприйнятної структури розрахунку економічно обгрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, оскільки, у відповідності до Закону України «Про природні монополії», вона виокремлює в собі як ті складові, які належать до природно-монопольних сфер господарювання в частині здійснення вантажних залізничних перевезень (інфраструктурна складова), так і ті складові, які належать до потенційно конкурентних сфер господарювання (вагонна та локомотивна складові). І якщо на практиці на ринку залізничних вантажоперевезень створені рівні умови доступу як для використання вагонів АТ «Укрзалізниця», так і для використання вагонів інших суб'єктів господарювання, то в частині використання приватними суб'єктами господарювання власних чи орендованих локомотивів наразі існує певна проблематика щодо доступу локомотивів інших суб'єктів господарювання, крім АТ «Укрзалізниця», до здійснення вантажоперевезень залізничними коліями загального користування. Разом з тим, вказана проблема протягом останніх декількох років почала вирішуватися уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання у сфері вантажних залізничних перевезень, результатом чого став допуск приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування, що загалом є важливим кроком держави спрямованим на розвиток конкуренції у вказаній сфері вантажних залізничних перевезень, та вказує на практичну реалізацію поділу структури тарифу на перевезення вантажів залізничним транспортом на складові

природно-монопольної та потенційно конкурентних сфер господарювання в залізничному транспорті.

## **2.2. Засоби адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, їх аналіз та класифікація**

П.М. Рабінович визначає правове регулювання як здійснюваний державою за допомогою всіх юридичних засобів владно-регулятивний вплив на суспільні відносини з метою їх упорядкування, закріплення, охорони та розвитку [151, с. 165]. Схожої думки дотримується і М.І. Козюбра, де під правовим регулюванням розуміється впорядкування поведінки учасників суспільних відносин за допомогою спеціальних юридичних засобів і способів [20, с. 95]. О.Б. Горова правове регулювання визначає як цілеспрямований результативний вплив права на конкретні суспільні відносини з метою їх впорядкування та вдосконалення за допомогою виключно правових засобів [167, с. 256]. На думку А.Т. Комзюка правовим регулюванням є специфічний вплив, який здійснюється правом як особливим нормативним інституційним регулятором. При цьому правове регулювання має цілеспрямований, організаційний, результативний характер і здійснюється за допомогою цілісної системи засобів, що реально виражають саму матерію права як нормативного інституту утворення – регулятора [48, с. 47].

О.В. Зайчуком та Н.М. Оніщенко зазначається, що правовим регулюванням є сукупність різноманітних форм та засобів юридичного впливу держави на поведінку учасників суспільних відносин, що здійснюються в інтересах всього суспільства або певного колективу чи особистості, з метою підпорядкувати поведінку окремих суб'єктів встановленому в суспільстві правопорядку. Це певний процес, обумовлений об'єктивними та суб'єктивними чинниками, такими, як: рівень зрілості та стійкості суспільних відносин, рівень соціальної структури суспільства, стан економічного розвитку суспільства, загальний рівень правової культури населення та інші [22, с. 147-148].

Засобами (способами) правового регулювання, на думку В.Д. Ткаченко і Є.Б. Ручкіна, є первинні (тобто такі, що не містять у собі інші більш прості) засоби правового впливу на поведінку людей, пов'язані з наділенням їх суб'єктивними юридичними правами або покладанням на них суб'єктивних юридичних обов'язків [19, с. 214]. Їх вони поділяють на основні у вигляді дозволу (полягає у наданні особі через визнання за нею відповідного суб'єктивного юридичного права можливості реалізації певного варіанту своєї поведінки. При цьому використання такої можливості не є обов'язковим, а залежить від власного розсуду уповноважених суб'єктів), зобов'язання (виявляється у покладенні на учасників регламентованих правом суспільних відносин суб'єктивного юридичного обов'язку активного типу, що спонукає його носіїв до дій, передбачених правовими нормами) та заборони (встановлюється шляхом покладення на особу суб'єктивного юридичного обов'язку пасивного типу, відповідно до якого вона має утримуватися від певних, визначених правом форм поведінки), і додаткові у вигляді примусу, заохочення, покарання, надання пільг, виключення з переліку обов'язків, пом'якшення юридичної відповідальності та інші [19, с. 214-215].

О.Б. Горovou засоби (способи) правового регулювання поділяються на дозволи (надання суб'єктові права на здійснення певних діянь), зобов'язання (юридично закріплена необхідність певної поведінки в тих чи інших умовах, обставинах), заборона (юридична необхідність утримуватися від певної поведінки), заохочення (встановлення в нормах права можливості одержання певних пільг і переваг за здійснення бажаних або корисних для держави й суспільства діянь) [167, с. 258-259]. Аналогічної думки дотримується і М.І. Козюбра, яким засоби (способи) правового регулювання поділяються на юридичне дозволяння (полягає у визнанні за особою суб'єктивного права, тобто можливості реалізації певного варіанта своєї поведінки – здійснення юридично значущих дій або утримання від них), юридичне зобов'язання (виявляється у покладенні на особу юридичного обов'язку активного типу, що спонукає її до здійснення певних юридично значущих дій) і юридичну заборону (встановлюється шляхом покладення на особу юридичного обов'язку

пасивного типу, відповідно до якого вона має утримуватися від певних юридично значущих дій) [20, с. 99].

Вказані засоби правового регулювання застосовуються є загальноправовими і широко використовуються як і у публічному адмініструванні, так і в інших сферах права. Незважаючи на різницю у поділі різними науковцями видів засобів правового регулювання, в тому числі й засобів адміністративно-правового регулювання, в цілому вони сходяться в єдиній думці, що основними засобами адміністративно-правового регулювання, як основи для реалізації суб'єктами владних повноважень наявних у них публічно-владних управлінських функцій, є дозвіл, зобов'язання та заборона, з можливістю виділення та застосування у якості додаткових засобів правового регулювання як примус, заохочення чи покарання.

З урахуванням зазначених доктринальних позицій можна зробити висновок, що засобами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є засоби правового регулювання за допомогою яких державою здійснюється владно-регулятивний вплив на вказану сферу правовідносин з метою її закріплення, упорядкування та розвитку.

Оцінюючи усі перераховані засоби адміністративно-правового регулювання по відношенню до тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень вважаємо, що для вказаної сфери публічно-правових відносин такі засоби адміністративно-правового регулювання як «дозвіл», «заборона», «примус» чи «покарання» є нехарактерними і в ній не застосовуються з огляду на їх несумісну правову природу з вказаною сферою правовідносин. В той же час засоби адміністративно-правового регулювання у вигляді «зобов'язання» та «дозволу» є цілком і повністю притаманними галузі тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, і становлять собою її правову основу.

Аналізуючи правовідносини в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід зазначити, що засіб адміністративно-правового регулювання у вигляді «зобов'язання» є фундаментальним для вказаної сфери правовідносин, і на практиці він виражається в виконанні і дотриманні АТ «Укрзалізниця» і її контрагентами (вантажовідправники, вантажоодержувачі,

експедиторські організації та інші) встановлених державою (у разі якщо мова йде про державно регульовані тарифи) чи сторонами договору залізничного вантажоперевезення (у разі якщо мова йде про вільні тарифи) тарифів (цін і правил їх застосування) при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, а також обрахунку і справляння за ними провізної плати.

Так, встановивши певні тарифи на здійснення залізничних вантажоперевезень держава, в особі уповноважених нею суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень (у разі якщо мова йде про державно регульовані тарифи), чи АТ «Укрзалізниця» (у разі якщо мова йде про вільні тарифи), створюють відповідні правовідносини в яких на АТ «Укрзалізниця» покладається обов'язок здійснити в інтересах її контрагентів перевезення вантажів залізницями України за встановленими державою чи нею тарифами (в залежності від того чи мова йде про державно регульовані чи вільні тарифи), і також при цьому на контрагентів АТ «Укрзалізниця» покладається зворотній обов'язок щодо сплати АТ «Укрзалізниця» належної їй провізної плати за надані нею послуги з перевезення вантажів. При цьому, крім покладення на АТ «Укрзалізниця» і її контрагентів вказаних обов'язків, їм також й надаються відповідні права, зокрема право вимоги – для АТ «Укрзалізниця» щодо своєчасної і в повному розмірі сплати провізної плати її контрагентами, для її контрагентів щодо своєчасного і належним чином здійснення АТ «Укрзалізниця» перевезення вантажів залізницями України.

В контексті державно регульованих тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України не менш важливим фактором в частині реалізації засобу адміністративно-правового регулювання у вигляді «зобов'язання» в частині тарифоутворення у вказаній сфері правовідносин слід виділити наявність у АТ «Укрзалізниця» і її контрагентів права безпосередньої участі у здійснюваній державою тарифній політиці в частині встановлення тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України в порядку встановленому Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», що може виражатися в наявності у них можливості подавати

пропозиції щодо необхідності підготовки проєктів нормативно-правових актів з питань тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, а також про необхідність перегляду відповідних нормативно-правових актів, взятті участі у їх розробці, поданні зауважень та пропозицій до таких нормативно-правових актів чи їх проєктів, залученості до підготовки аналізів регуляторного впливу чи експертних висновків щодо регуляторного впливу відповідних нормативно-правових актів чи їх проєктів, а також вжитті інших засобів забезпечення здійснення державної регуляторної політики встановлених вказаним Законом [106].

Засіб адміністративно-правового регулювання у вигляді «дозволу» виражається в наданні можливості державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, зокрема й АТ «Укрзалізниця», заінтересованим особам в користуванні послугами з залізничних перевезень вантажів, за умови сплати ними за це на користь АТ «Укрзалізниця» провізних платежів в порядку і спосіб встановлений державою. В деяких випадках вказаний засіб адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень може виражатися в стимулюванні державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів, контрагентів АТ «Укрзалізниця» до збільшення обсягів вантажоперевезень чи збереження існуючих обсягів вантажоперевезень (у разі якщо існує реальна можливість зменшення існуючого обсягу вантажоперевезень з певних підстав) шляхом встановлення певних пільг до існуючих тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України.

Безпосереднім вираженням засобу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень у вигляді «дозволу» є Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), прийнятий уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, в порядку встановленому законодавством України, яким прямо визначена можливість здійснення залізничних вантажоперевезень на користь та в

інтересах заінтересованих осіб, за умови сплати ними за це провізних платежів АТ «Укрзалізниця» в розмірах встановлених вказаним Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року).

Також п. 4 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) АТ «Укрзалізниця» надаються невластиві та неналежні їй адміністративні повноваження на встановлення та затвердження пільгових тарифів зі знижкою не більше як 20 % від загальних тарифів визначених вказаним Тарифним збірником [107; 39, с. 200, с. 202; 162, с. 530-531].

Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), є безпосереднім вираженням засобів адміністративно-правового регулювання у вигляді «зобов'язання» і «дозволу», оскільки ним встановлені обов'язкові до застосування всіма без виключення суб'єктами господарювання при здійсненні внутрішніх, експортних та імпорتنих вантажоперевезень залізницями України тарифи, збори і плати на здійснення вантажоперевезень залізницями України, що регламентовано п. 2, 3 та 6 розділу I зазначеного Тарифного збірника [107].

Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), і Тарифним політикам на відповідні фрахтові роки (збірники тарифів в частині здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України до 13.01.2023 року) притаманна стабільна та достатньо незмінна юридична конструкція.

Так, з моменту прийняття Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), зміни до нього вносились на підставі наказів Мінінфраструктури в частині оформлення перевізних документів і визначення на їх підставі часу здійснення вантажоперевезень (наказ Мінінфраструктури № 401 від 04.10.2011 року), оформлення перевізних документів і визначення форми власності вагонів і контейнерів (наказ Мінінфраструктури № 569 від 21.09.2012 року), визначення

форми власності вагонів і контейнерів, а також повноважень ПАТ «Укрзалізниця» в частині встановлення пільгових тарифів зі знижкою не більше як 20 % від загальних тарифів, часу здійснення вантажоперевезень, внесення відповідних змін до правил застосування тарифів (наказ Мінінфраструктури № 161 від 26.04.2016 року), визначення форми власності вагонів і контейнерів (наказ Мінінфраструктури № 425 від 07.12.2017 року), визначення часу здійснення вантажоперевезень (наказ Мінінфраструктури № 798 від 25.11.2020 року), і всі вони здебільшого стосувалися деталізації та уточнення правових положень, які наявні у вказаному Збірнику тарифів [107; 109; 110; 83; 84; 86]. І лише зміни внесені на підставі наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України» № 161 від 26.04.2016 року фактично були єдиними істотними змінами внесеними до існуючої системи тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України, оскільки вони стосувалися як введення нових тарифних ставок при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, а також правил їх застосування, так і юридичної деталізації вже існуючих у вказаному тарифному збірнику правил застосування тарифних ставок [83].

Теж саме стосується і Тарифних політик на відповідні фрахтові роки, в тих їх частинах, які регламентували порядок нарахування та сплати провізних платежів за здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України до прийняття Мінінфраструктури наказу № 27 від 13.01.2023 року «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів». Більшість змін, які вносилися до них також стосувалися конкретизації та уточнення ставок тарифів і зборів, які містились у вказаних Тарифних збірниках, а також правил і умов їх застосування та порядку обрахунку провізної плати за ними.

Порівнюючи Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), а також правові положення Тарифних політик на відповідні фрахтові роки, якими регламентувалося здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України до 13.01.2023 року, бачимо, що у відповідності до ч. 2 ст. 2 Кодексу

адміністративного судочинства України та абзацу 6 ст. 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» вони в цілому відповідають поставленим перед ними вимогам стабільності, передбачуваності і юридичної визначеності [45; 106]. А тому у разі виникнення потреби в зміні ставок на перевезення вантажів, або зборів за виконання певних робіт чи надання певних послуг пов'язаних з їх перевезенням, вбачалося за доцільне не вносити відповідні зміни безпосередньо до самого Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), або до Тарифної політики на відповідний фрахтовий рік (в частині здійснення транзитних вантажоперевезень залізницями України до 2023 року), а здійснювати систематичне внесення відповідних змін шляхом застосування нормативно визначених та економічно обґрунтованих підвищувальних чи понижуючих коефіцієнтів до фактично існуючих усталено незмінних базових ставок тарифів і зборів, визначених безпосередньо вказаними Тарифними збірниками, що цілком і повністю відповідає абзацу 7 п. 1 ст. 13 Закону України «Про ціни і ціноутворення», згідно якого державне регулювання цін уповноваженими на те органами виконавчої влади може здійснюватися шляхом установлення обов'язкових для застосування суб'єктами господарювання розмірів доплат (збільшення ціни товару виробником (постачальником) під час його продажу (реалізації) або знижок (знижувальних коефіцієнтів) (зменшення ціни товару виробником (постачальником) під час його продажу (реалізації) [148].

В частині здійснення вантажоперевезень залізницями України в обов'язковому порядку підлягають застосуванню як коефіцієнти визначені безпосередньо самим Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, так і окремо встановлені наказом Мінтрансв'язку № 317 від 26.03.2009 року Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів вказаного Збірника тарифів (його невід'ємний додаток), що регламентовано пп. 1.1.12 та п. 5.4 розділу II зазначеного Збірника тарифів [107]. Фактичне ж виокремлення Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів і зборів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах

України та пов'язані з ними послуги (2009 року), в додаток відокремлений від безпосередньо самого Збірника тарифів, загалом є правильним і пояснюється тим, що у разі виникнення потреби в частині зміни цінових ставок в тарифах на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, у Мінрозвитку з'являється необхідність змінювати лише розміри Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, за відсутності при цьому фактичної необхідності у зміні безпосередньо самого Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), що сприяє усталеності правових норм закріплених у ньому та спростовує його практичне застосування. І лише виникнення потреби в частині зміни безпосередньо самих цінових ставок в тарифах на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з ними послугах, чи правил їх застосування, фактично є підставою для безпосередньої зміни самого Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року).

«Коефіцієнтування» до базових тарифних ставок на здійснення перевезень вантажів залізницями України почало здійснюватися уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень ще значно задовго до проголошення 24.08.1991 року незалежності України. Також «коефіцієнтування» активно застосовувалося уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України під час дії Прейскуранту цін № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого спільною постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року, та Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року), як основних станом на той час збірників тарифів на вантажоперевезення залізницями України.

26.03.2009 року Мінтрансв'язку на підставі наказу № 317 було затверджено чинний станом на теперішній час Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України. Одночасно з ним також було

затверджено і Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів вказаного Збірника тарифів, до яких з 2009 року по теперішній час уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень неодноразово вносилися зміни в частині встановлення нових коефіцієнтів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, чи зміни вже існуючих [107].

Враховуючи той факт, що навіть в момент введення в дію Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), вказаним міністерством також одночасно було затверджено до нього нові Коефіцієнти (шляхом їх виокремлення в окремий додаток від вказаного Збірника тарифів), вбачається, що «коефіцієнтування» до базових тарифних ставок на здійснення залізничних вантажоперевезень й надалі буде активно застосовуватися в подальшому майбутньому уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, та відмовлятися від його застосування вони наміру не мають.

Аналізуючи природу застосування уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень коефіцієнтів до базових тарифних ставок на здійснення вантажних залізничних перевезень слід окрему увагу приділити абзацу 2 ст. 1 та ст.ст. 2, 4 і 10 Закону України «Про залізничний транспорт», якими регламентовано визначальне місце та роль залізничного транспорту в системі народного господарства та суспільного виробництва України, а також в соціальній сфері держави [103]. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними роботи і послуги, будучи державно регульованими цінами у відповідності до вимог ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення», ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» та пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», справляють вагомий вплив на загальнодержавний рівень і динаміку цін

в інших галузях промисловості і економіки України, та несуть істотну значущість для соціальної сфери держави [148; 103; 97]. А тому уповноважені на те суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, за виникнення відповідної економічної необхідності та фактичних підстав, уповноважені на здійснення державного регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень шляхом затвердження доплат або знижок до визначених ними базових ставок провізної плати. Повного і вичерпного переліку підстав, які на практиці можуть використовуватися для встановлення підвищувальних або знижувальних коефіцієнтів до базових ставок провізної плати, або зміни (перегляду) вже існуючих коефіцієнтів, фактично не існує, і на практиці це можуть бути будь-які економічні інтереси держави в частині стимулювання розвитку певних галузей економіки чи промисловості, реалізації державних програм щодо необхідності стимулювання підвищення обсягів забезпечення промисловості певними видами товарів (сировини, ресурсів), їх виробництва чи постачання, або досягнення інших стратегічно важливих для держави інтересів чи навіть інтересів залізниць України.

Визначаючи напрям подальшого розвитку системи тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України слід зазначити, що «коефіцієнтування» й надалі буде широко застосовуватися уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. Разом з тим, беручи за основу досвід найбільших залізниць ЄС, який хоч і повільно, але все ж таки впроваджується залізницями України, вбачається, що кількість коефіцієнтів, які застосовуються до тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, буде поступово зменшуватися, що відбуватиметься за рахунок поступової подальшої уніфікації між собою вартості перевезення вантажів різних класів. А тому в майбутньому, з урахуванням досвіду залізниць країн ЄС, вбачається, що підвищувальні та знижувальні коефіцієнти будуть застосовуватися лише щодо окремо визначеної групи чи номенклатур вантажів (які мають надзвичайно важливе значення для інтересів держави або перевезення яких пов'язане зі збільшенням їх вартості через певні характеристики

вантажів – небезпечні, надзвичайно важкі або негабаритні вантажі), а не як це відбувається тепер, коли «коефіцієнтування» застосовується до всіх без виключення груп (номенклатур) вантажів.

Поряд з «коефіцієнтуванням» не менш важливим також є розподіл вантажів за різними класами, а також зміна класів вантажів, і щодо цього слід зазначити наступне.

Поділ вантажів за різними класами має місце як в частині здійснення їх вантажних залізничних перевезень, так і частині здійснення їх перевезення іншими видами транспорту, і регулюється як національними, так і міжнародними нормативно-правовими актами (в Україні залізничні вантажі класифікуються за Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (ЄТСНВ) та за Гармонізованою номенклатурою вантажів (ГНВ).

Розподіл вантажів за класами в частині здійснення їх перевезення залізницями України було введено на виконання п. 5 постанови КМУ «Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році» № 605 від 28.06.1997 року, яка була прийнята з метою стабілізації діяльності залізниць, збереження їх технічного потенціалу та забезпечення потреб суспільного виробництва і населення у залізничних перевезеннях [129]. П. 5 вказаної постанови Мінтранс уповноважено, за погодженням з Мінекономіки, 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», а також визначити перелік додаткових послуг, які слід включити до цього прейскуранту [129; 40, с. 290].

На виконання вказаної постанови КМУ, а також пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» № 1548 від 25.12.1996 року, Мінтрансом було прийнято наказ № 279 від 29.07.1997 року «Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів», яким було затверджено у якості додатку Коефіцієнти, що застосовуються до тарифів Прейскуранту № 10-01 «Тарифи на

вантажні залізничні перевезення», затвердженого Постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року, залежно від класів вантажів, а також перелік додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів [40, с. 290].

Вказаним додатком до наказу Мінтрансу № 279 від 29.07.1997 року основну кількість вантажів було поділено на 3 основні класи із віднесенням вантажів за кодами ЄТСНВ 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 підвищувальний коефіцієнт [98; 40, с. 290-291].

Класифікація вантажів полягає в тому, що до 1 класу вантажів було віднесено масові сировинні вантажі з низькою собівартістю та більш високою часткою транспортних витрат в кінцевій вартості на вказаний вантаж (лісоматеріали, руди, вугілля, торф, сланці, цемент, будівельні матеріали, мінеральні добрива і т.д.). До 2 класу вантажів було віднесено дешеві вантажі з часткою транспортних витрат 8 – 15 % від їх вартості, а також продовольчі товари, які мають більш низьку частку транспортних витрат в їх ціні (зернові та інші продовольчі культури, овочі та фрукти, нафта і нафтопродукти і т.д.). До 3 класу було віднесено найбільш високовартісні вантажі, в яких частка транспортних витрат в меншому обсязі впливає на визначення кінцевої вартості вантажу, аніж на вантажі 1 та 2 класу (готова продукція промисловості, високовартісні вантажі, де частка транспортних витрат менше 8 %, чорні та кольорові метали, вироби з них, машини і обладнання). Разом з тим, при прийнятті Мінтрансом наказу № 279 від 29.07.1997 року залізна руда, вугілля, металопродукція, та деякі інші види вантажів не були віднесені до жодного з класів, і до вказаних видів вантажів застосовувалися окремо встановлені вказаним наказом коефіцієнти [98; 40, с. 291].

Надалі класифікація вантажів поступово змінювалася, і за рахунок прийняття уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України відповідних нормативно-правових актів зазначені вантажі також були віднесені до одного з

трьох відповідних класів, а на такі вантажі з низькою собівартістю як щебінь, пісок та гранвідсів (позакласові вантажі) було застосовано коефіцієнт в розмірі нижчому, аніж для вантажів 1 класу [98; 40, с. 291].

В той же час, зазначеним поділом вантажів на класи передбачалося не просто встановлення тарифу на залізничні вантажоперевезення в залежності від фактичної собівартості вантажів. Основною метою тарифної класифікації вантажів було зниження тарифів на перевезення стратегічно важливих для держави позакласових вантажів (щебінь, пісок, гранвідсів і т.д.) та вантажів 1 класу з низькою собівартістю, за перевезення яких Укрзалізниця (наразі АТ «Укрзалізниця») повинна була б отримувати мінімально можливий розмір прибутку, або ж навіть здійснювати перевезення вказаних вантажів за їх фактичною собівартістю, що повинно було б компенсуватися для Укрзалізниці (наразі АТ «Укрзалізниця») за рахунок перевезення значно більш прибуткових високовартісних вантажів 2 та 3 класу [40, с. 291]. Це також прослідковується і з правових основ діяльності залізничного транспорту встановлених ч. 1 ст. 2, ч. 1 ст. 4 та ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт», а також безпосередньо самого правового визначення терміну «залізничний транспорт» наявного в ст. 1 вказаного Закону [103].

Тобто при запровадженні в 1997 році Мінтрансом на вимогу КМУ 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 промисловості України (які виготовляють або використовують в своїй господарській діяльності вантажі (товари, сировину, ресурси) з низькою собівартістю) в вантажних перевезеннях, в тому числі й як за рахунок самої Укрзалізниці, так і за рахунок деяких інших галузей промисловості України (які виготовляють або використовують в своїй господарській діяльності вантажі (товари, сировину, ресурси) з високою собівартістю) перевезення вантажів для яких повинно було б покривати витрати понесені Укрзалізницею за вантажоперевезення позакласових вантажів та вантажів 1 класу з низькою собівартістю [40, с. 291].

Класовість вантажів ніяк не залежить від витрат, які АТ «Укрзалізниця» несе на їх перевезення, оскільки фактична собівартість для перевезення вантажів різних класів однаковою масою, однакоvim типом вагона та однією приналежністю вагона, одним видом відправлення та за однією відстанню перевезення також є однаковою, і АТ «Укрзалізниця», фактично здійснюючи однакові вантажоперевезення різних за класами видів вантажів, отримує різні розміри прибутків, а перевезення вантажів 1 класу чи позакласових вантажів взагалі на практиці часто є нерентабельним для АТ «Укрзалізниця» й відшкодовується за рахунок перевезень вантажів 2 і 3 класів [40, с. 291].

Нині в тарифній класифікації вантажів існує ряд проблем, вирішення яких є нагальним для подальшого розвитку залізниць України, оскільки перевезення позакласових вантажів та вантажів 1 класу є збитковим для АТ «Укрзалізниця», а тарифні коефіцієнти для вантажів 3 класу в 2 – 3 рази більші, аніж коефіцієнти для вантажів 1 класу та позакласових вантажів, що призводить до фактичного відшкодовування власниками вантажів 2 і 3 класу понесених АТ «Укрзалізницею» витрат на перевезення вантажів 1 класу та позакласових вантажів. Також існує багато близьких за своїми якостями та характеристиками вантажів, які належать до різних тарифних класів, а тарифи на транспортування порожніх вагонів (безпосередньо залежать від того з-під вантажів якого класу вказані вагони повертаються) з-під вантажів 3 класу є значно вищими, аніж тарифи на транспортування порожніх вагонів з-під вантажів інших класів [40, с. 291].

Вказана проблематика є давно відомою і обговорюваною, й частково саме вона стала підставою для прийняття наказів Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року та № 586 від 29.10.2021 року, якими було внесено зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [90; 95].

Відповідно до Пояснювальної записки до проекту наказу Мінінфраструктури «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 року, при розподілі вантажів за класами з урахуванням фактору платоспроможності по роду вантажу в 1997 році тарифи для позакласових вантажів встановлювалися на 28,1 % нижчими ніж для вантажів 2 класу, для вантажів 1 класу на 20 % нижчими ніж для вантажів 2 класу, а для вантажів 3 класу (з урахуванням металопродукції та нафтопродуктів) на 23,9 % вищими ніж для вантажів 2 класу [78; 40, с. 291]. З плином часу до 2021 року відбувалася поступова диспропорція в частині зростання тарифів на перевезення вантажів позакласної групи, вантажів 1 класу і вантажів 3 класу у співвідношенні до вантажів 2 класу, що відображено у Додатку Е до дисертаційного дослідження [78; 40, с. 291].

При цьому, якщо різниця між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів 1 та 3 класів однакою типом вагона та однією приналежністю, однакою масою, одним видом відправлення та за однією відстанню перевезення в 1997 році відрізнялася на 47,5 %, а різниця між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів позакласної групи та 3 класу відрізнялася на 64,2 %, то станом на дату складання вказаної Пояснювальної записки до проєкту наказу Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року, різниця між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів 1 та 3 класів за однакових умов перевезення відрізнялася на 119,59 %, між коефіцієнтами до тарифів на перевезення вантажів позакласної групи та 3 класу на 176,52 %, а між коефіцієнтами до тарифів на перевезення порожніх вагонів з-під вантажів 1 класу та позакласних вантажів і за перевезення порожніх вагонів з-під вантажів 3 класу на 143,4 % [78; 40, с. 291-292]. При цьому, станом на дату складання вказаної Пояснювальної записки в загальних обсягах перевезення вантажі позакласної групи (гранітний щебінь) та 1 класу (залізна руда, вугілля, мінеральні добрива, цемент, вапняк для флюсування, вогнетривка сировина), перевезення яких здебільшого були нерентабельні, становили близько 70 % всього обсягу вантажоперевезень залізницями України [78; 40, с. 292].

Вказана система тарифікації утворює дисбаланс економіки, оскільки збиткові вантажоперевезення АТ «Укрзалізниця» здійснювало за рахунок прибуткових

вантажоперевезень. При цьому обсяг прибуткових вантажоперевезень з 1997 по 2021 рік поступово зменшувався у зв'язку зі зменшенням виробництва товарів, які відносяться до 3 класу вантажів (з 2008 до 2020 року обсяги вантажів 3 класу зменшились у 2 рази), що відображено у Додатку Є до дисертаційного дослідження [78; 40, с. 292]. Також з вказаної Пояснювальної записки вбачається, що частка перевезення вантажів 3 класу в загальних обсягах перевезення (експорт, імпорт, внутрішнє сполучення) з 2008 року до 2020 року зменшилася з 15,9 % до 10,8 %, що відображено у Додатку Ж до дисертаційного дослідження [78; 40, с. 292].

Також вказаною Пояснювальною запискою до проєкту наказу Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року констатується, що 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. Також має місце зростання витрат на перевезення з незалежних від АТ «Укрзалізниця» причин, яке відбувалося швидшими темпами, аніж індексація тарифів на залізничні вантажоперевезення. Причиною цього стало незабезпечення 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 [78; 40, с. 292-293].

Саме тому згідно вказаної Пояснювальної записки до проєкту наказу Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року й 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 (2009 року), в частині збільшення коефіцієнтів на вантажні залізничні перевезення для вантажів позакласної групи, 1 та 2 класу, та повернення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи та вантажів 1 класу [78].

У відповідності до Пояснювальної записки до проєкту наказу Мінінфраструктури № 586 від 29.10.2021 року відсутність уніфікації коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів

залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), є економічно необґрунтованою та надає преференції під час перевезень окремих видів вантажів, через що АТ «Укрзалізниця» втратила доходів розрахунково на суму 17,6 млрд. грн [79; 40, с. 293]. Зазначеною Пояснювальною запискою визначається, що коефіцієнт, що застосовується до тарифу на перевезення залізної руди та вугілля (1 клас), є одним із найнижчих, проте обсяг перевезення цих вантажів є найбільшим. В свою чергу, перевезення зерна (2 клас) є більш рентабельним для АТ «Укрзалізниця» через більший коефіцієнт, але собівартість перевезення зазначених вантажів є практично однаковою [79].

Враховуючи, що в загальних обсягах перевезення частка вантажів 1 класу є найбільшою (близько 58 %), на підставі наказу Мінінфраструктури № 586 від 29.10.2021 року було збільшено рівень тарифів на перевезення вантажів 1 класу на 9 % та встановлено коефіцієнт до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) у розмірі 2,402, замість закладеного в наказі Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року коефіцієнту до тарифів 1,831, що дозволило скоротити різницю між рівнем тарифів на вантажі 1 і 2 класу, і забезпечило перевезення вантажів 1 класу за загальною рентабельністю 3,4 % [79; 40, с. 293].

Загалом важко оцінити всю позитивність ефекту від прийняття Мінінфраструктури наказів № 418 від 11.08.2021 року та № 586 від 29.10.2021 року, 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 (2009 року). Завдяки їх прийняттю вдалося значно зменшити для АТ «Укрзалізниця» збитковість перевезення позакласових вантажів в угоду відповідних державних та суспільних потреб. Відносно вантажів 1 класу, то їх вдалося встановити на рівні собівартості витрат, які несе АТ «Укрзалізниця» в частині їх транспортування. Також прийняття зазначених наказів 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 прирівняти ставки на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи та вантажів 1 класу до перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів 2 класу [40, с. 293; 150, с. 13].

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 існує:

– значна різниця в тарифних коефіцієнтах між вантажами позакласної групи та вантажами 3 класу, і, як наслідок, АТ «Укрзалізниця» вимушена покривати витрати понесені на перевезення вантажів позакласної групи за рахунок прибутків отриманих АТ «Укрзалізниця» від перевезення більш дороговартісних вантажів. Прийняття Мінінфраструктури наказів № 418 від 11.08.2021 року, № 586 від 29.10.2021 року та № 441 від 22.06.2022 року значно дозволило 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 за рахунок дороговартісних вантажів. Але вказана проблема існує й дотепер, і потреба в її вирішенні дотепер є нагальною і в жодному разі не відпала;

– близькі за своїми якостями та характеристиками вантажі за своїми кодами в ЄТСНВ віднесені до різних класів, що потребує додаткового перегляду Мінрозвитку вказаного питання з метою вивчення розміру транспортної складової закладеної в собівартості кожного з вантажів, які фігурують у 1, 2 та 3 групах класів та позакласній групі;

– різниця в тарифах на транспортування порожніх вагонів з-під вантажів 3 класу та вантажів інших класів існує й дотепер. Перевезення порожніх вагонів однаковою масою, одним видом відправлення та за однією відстанню перевезення, хоч і з-під різних класів вантажів, також є однаковою, і той факт, що за транспортування порожніх вагонів з-під вантажів 3 класу необхідно сплачувати більшу провізну плату, аніж за транспортування аналогічних порожніх вагонів з-під вантажів інших класів є необґрунтованим [40, с. 293-294].

Досягнуті внаслідок прийняття Мінінфраструктури наказів № 418 від 11.08.2021 року, № 586 від 29.10.2021 року та № 441 від 22.06.2022 року завдання у вигляді зменшення збитковості для АТ «Укрзалізниця» щодо перевезення позакласових вантажів та вантажів 1 класу в угоду відповідних державних та суспільних потреб, а також зменшення диспропорцій між ставками провізної плати на перевезення більш дешевих за собівартістю вантажів в порівнянні з більш дорогими за собівартістю вантажами, та урівняння ставок на перевезення порожніх вагонів з-під вивантаження вантажів позакласної групи та вантажів 1 і 2 класів – це лише перші кроки в напрямку подальшого розвитку існуючої станом на теперішній час системи тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень у відповідності до чинних європейських практик.

Аналізуючи вцілому засоби адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень у вигляді «зобов'язання» та «дозволу», вбачається, що в майбутньому порядок та підстави їх застосування будуть кардинально переглянуті уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин. Цьому повинно посприяти створення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, та прийняття нового Збірника тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України на заміну діючому станом на теперішній час Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), при розробленні якого будуть запозиченні передовий досвід і практики залізниць країн ЄС у вказаній сфері правовідносин.

Перегляд порядку та підстав застосування засобів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень у вигляді «зобов'язання» та «дозволу» буде обумовлюватися зменшенням кількості номенклатур вантажів до яких застосовуватимуться коефіцієнти (з урахуванням досвіду залізниць країн ЄС вбачається, що коефіцієнти застосовуються в поодиноких випадках щодо окремо визначеної категорії вантажів, за наявності для цього дійсно аргументованих підстав пов'язаних з

державними інтересами, інтересами залізниць або особливостями перевезення відповідної номенклатури вантажів) та встановленням однаково єдиних залізничних тарифів для всіх (за незначним виключенням) номенклатур вантажів незважаючи на їх кодифікацію та віднесення до певного класу.

### **2.3. Інструменти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень**

Інструменти публічного адміністрування – це зовнішній вираз однорідних за своїм характером і правовою природою груп адміністративних дій суб'єктів публічної адміністрації, реалізований у межах суворої відповідності визначеної законом компетенції з метою досягнення бажаного для публічного адміністрування результату [2, с. 144]. О.В. Сукманова вважає, що інструментами публічного адміністрування є зовнішньо виражені засоби (форми) та способи й прийоми впливу (методи) адміністративної діяльності суб'єктів публічної адміністрації, які складають механізм публічного адміністрування та сукупно використовуються в межах повноважень суб'єктами публічної адміністрації з метою врегулювання правовідносин у певній сфері [164, с. 331]. На думку О.М. Правоторової однією з важливих ознак державної влади є форми адміністративної діяльності публічної адміністрації, які, у свою чергу, є адміністративними інструментами у виконанні тих чи інших завдань у механізмі адміністративно-правової охорони. Первинним серед адміністративних інструментів є форми адміністративної діяльності публічної адміністрації [80, с. 124]. Н.В. Галіциною зазначається, що правові інструменти є юридичними категоріями регуляторно-впливаючого спрямування, які дозволяють розглядати функції права через призму юридичних способів і засобів, які справляють вплив на суспільні відносини, як елемент правового механізму [10, с. 41].

В.В. Галуцько вважає, що інструменти публічного адміністрування поділяються на нормативні акти, адміністративні акти, адміністративні договори, плани та фактичні дії [2, с. 144]. І.В. Патерило серед інструментів публічного

адміністрування виділяє підзаконні нормативні акти, адміністративні акти, адміністративні договори, адміністративні акти-дії та акти-плани [59, с. 175]. На думку Н.В. Галіциної інструментами публічного адміністрування є нормативні акти, адміністративні акти, адміністративні договори, акти-плани та акти-дії [10, с. 42]. Р.С. Мельником розрізняються інструменти публічного адміністрування у вигляді нормативних актів, адміністративних (індивідуальних) актів та адміністративних договорів [21, с. 253, с. 263, с. 290].

З урахуванням зазначених доктринальних позицій вбачається, що інструментами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є форми публічно-правової діяльності суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, що виражається у здійсненні ними публічно-владних управлінських функцій у вказаній сфері правовідносин. Видами інструментів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є видання нормативно-правових актів та індивідуальних актів, а також укладення адміністративних договорів. Зазначені інструменти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень реалізуються на практиці уповноваженими на те суб'єктами в межах реалізації наявних у них публічно-владних управлінських функцій в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів у вказаній сфері правовідносин.

Згідно п. 19 ч. 1 ст. 4 Кодексу адміністративного судочинства України індивідуальний акт – це акт (рішення) суб'єкта владних повноважень, видане (прийняте) на виконання владних управлінських функцій або в порядку надання адміністративних послуг, які стосуються прав або інтересів визначеної в акті особи або осіб, та дія якого вичерпується його виконанням або має визначений строк [45]. У якості прикладу адміністративних (індивідуальних) актів з питань тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід виділити рішення (розпорядження) АТ «Укрзалізниця» в частині встановлення та затвердження знижок в розмірі не більше як 20 % від загальних тарифів на вантажні перевезення

залізницями України, у відповідності до п. 4 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), перелік яких розміщено на офіційному веб-порталі АТ «Укрзалізниця» [47].

Відповідно до п. 16 ч. 1 ст. 4 Кодексу адміністративного судочинства України адміністративний договір – це спільний правовий акт суб'єктів владних повноважень або правовий акт за участю суб'єктів владних повноважень та інших осіб, що ґрунтується на їх волеузгодженні, має форму договору, угоди, протоколу, меморандуму тощо, визначає взаємні права та обов'язки його учасників у публічно-правовій сфері і укладається на підставі закону: для розмежування компетенції чи визначення порядку взаємодії між суб'єктами владних повноважень, для делегування публічно-владних управлінських функцій, для перерозподілу або об'єднання бюджетних коштів у випадках, визначених законом, замість видання індивідуального акта, для врегулювання питань надання адміністративних послуг [45]. В контексті тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України адміністративними договорами були договори про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом, які уклалися між Укрзалізницею і її контрагентами (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації та інші) у відповідності до вимог ст. 307 Господарського кодексу України, ст. 909 Цивільного кодексу України, ч. 1 ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт» та Статуту залізниць України, до реорганізації Укрзалізниці в АТ «Укрзалізниця» [14; 175; 103; 125]. Станом на тепер, у зв'язку з утворенням АТ «Укрзалізниця», як акціонерного товариства 100 % акцій якого закріплюються в державній власності на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, договори про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом укладені між АТ «Укрзалізниця» і її контрагентами не є адміністративними договорами в розумінні п. 16 ч. 1 ст. 4 Кодексу адміністративного судочинства України, а є господарськими публічними договорами приєднання в розумінні ст. 633 і 634 Цивільного кодексу України [45; 175]. Разом з цим, на практиці вказаними

договорами інколи й можуть врегульовуватися питання реалізації АТ «Укрзалізниця» невластивих та неналежних їй адміністративних повноважень в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень згідно п. 4 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), якими АТ «Укрзалізниця» не будучи органом виконавчої влади наділене в порушення вимог законодавства України [107; 39, с. 200, с. 202; 162, с. 530-531].

Основним же інструментом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень було та залишається видання нормативно-правових актів, якими врегульовано питання формування, встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень. Від них залежні й всі інші інструменти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, оскільки їх застосування здійснюється в порядку та згідно способів передбачених відповідними нормативно-правовими актами.

П. 18 ч. 1 ст. 4 Кодексу адміністративного судочинства України встановлено, що нормативно-правовий акт – це акт управління (рішення) суб'єкта владних повноважень, які встановлюють, змінюють, припиняють (скасовують) загальні правила регулювання однотипних відносин, і які розраховані на довгострокове та неодноразове застосування [45]. Існуюча станом на теперішній час система нормативно-правових актів, якими регламентоване тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України включає велику кількість як законів України, які опосередковане врегульовують вказану сферу правовідносин, так і прийнятих на їх підставі підзаконних нормативно-правових актів. Разом з цим, зазначена система нормативно-правових актів, якими регламентоване тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України є такою, що не відповідає вимогам та реаліям ринку транспортування вантажів, та потребує реформування та кардинальних змін, що вбачається за доцільне розглянути на прикладі Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013,

який є одним з основних нормативно-правових актів, яким регламентовано порядок формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, і при цьому достатньо проблематичним в контексті його неналежного практичного застосування суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, в частині внесення на його підставі змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року).

Зазначений Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом було прийнято Мінінфраструктури у відповідності до пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», а також ч. 3 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення», якою встановлено, що зміна рівня державних регульованих цін, до яких віднесено і тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, здійснюється в порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до цього Закону здійснюють державне регулювання цін [148; 97; 123]. Ним встановлено, що підставами для зміни рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги є: щорічна індексація; зміна умов їх встановлення, які не залежать від господарської діяльності залізниць; рівень доходів від звичайної господарської діяльності залізниць не забезпечує відшкодування поточних витрат залізниць; не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для фінансування інвестиційної програми у прогностному (плановому) періоді в частині перевезення вантажів [123].

П. 2 розділу I зазначеного Порядку встановлено, що тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року відповідно до постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом

у межах України» [123]. Згідно вказаної постанови КМУ тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року. На Мінтрансзв'язку (наразі Мінрозвитку), Мінекономіки і Мінфін покладено завдання забезпечити щорічну індексацію зазначених тарифів [101]. П. 5 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом встановлено, що тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України змінюються в розмірі, що не перевищує розрахованого індексу зміни рівня тарифів та не є нижчим від індексу цін виробників промислової продукції відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною постановою КМУ [123].

З урахуванням викладеного вбачається, що під визначенням «щорічна індексація» розуміється щорічне проведення Мінрозвитку індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом (фактично підвищення тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, що дає можливість частково або повністю відшкодувати АТ «Укрзалізниця» подорожчання товарів виробників промислової продукції) на рівні не нижчому від індексу цін виробників промислової продукції (відносний показник зміни цін у часі у різних сферах промислового виробництва в коефіцієнтах або відсотках), промислова продукція яких, як споживається залізницями України при провадженні господарської діяльності протягом відповідного фінансового року, так і виступає основними видами вантажів при здійсненні залізничних вантажоперевезень протягом відповідного фінансового року і віднесена до відповідного класу вантажів (впливає на необхідність зміни розміру видатків на його перевезення у вартості вказаного вантажу, та зумовлює необхідність перегляду розміру залізничного тарифу на його перевезення), і рівень якої визначається відповідно до основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України, схвалених відповідною постановою КМУ на відповідний рік під час реалізації Урядом України державної цінової політики.

Відомості про основні прогностичні макропоказники економічного і соціального розвитку України на відповідні роки, якими були спрогнозовані індекси цін виробників промислової продукції, відображені у Додатку 3 до дисертаційного дослідження. З викладеного вбачається, що на виконання вимог постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» Мінрозвитку, за погодженням з Мінекономіки та Мінфіном, зобов'язане щорічно до початку нового фінансового року забезпечувати проведення індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, на рівні не нижчому прогнозованих індексів цін виробників промислової продукції, шляхом внесення відповідних змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [101].

Разом з цим, з аналізу змін внесених протягом останніх декількох років до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) вбачається, що з часу прийняття Урядом України зазначеної постанови № 1392 від 16.12.2009 року по теперішній час щорічна індексація тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги здійснювалася несвоєчасно, або не здійснювалася взагалі. Як приклад, наказ Мінінфраструктури № 205 від 22.03.2019 року «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» було прийнято з метою забезпечення зміни рівня державних регульованих тарифів на перевезення вантажів шляхом здійснення їх індексації [89; 25]. Разом з цим, в порушення вимог постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року, зазначений наказ Мінінфраструктури було прийнято не до початку нового на той час 2019 фінансового року, а лише 22.03.2019 року, внаслідок чого протягом січня – березня 2019 року тарифи на перевезення вантажів та пов'язані з ними послуги залишалися належним чином непроіндексовані, що призвело до недоотримання АТ

«Укрзалізницею» належних їй доходів за січень – березень 2019 року у вигляді провізної плати від здійснення вантажних залізничних перевезень за вказані календарні періоди [101; 89; 25]. Наступні ж зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги (2009 року), після прийняття Мінінфраструктури наказу № 205 від 22.03.2019 року були внесені на підставі наказу Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року «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». Тобто в 2020 році та в першій половині 2021 року щорічна індексація тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов’язані з ними послуги в порушення вимог постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року не здійснювалася взагалі. Також в порушення вимог постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року в 2023 та 2024 роках Мінінфраструктури не ініціювалося проведення щорічної індексації тарифів на перевезення вантажів та пов’язані з ними послуги [43, с. 95-96].

Можливість несвоєчасного проведення Мінінфраструктури щорічної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов’язані з ними послуги була спрогнозована КМУ ще 12.06.2019 року, при прийнятті постанови № 628 «Про затвердження основних засад здійснення державної власності щодо акціонерного товариства “Українська залізниця”», якою акцентувалося на необхідності опрацювання АТ «Укрзалізницею» можливості запровадження здійснення автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов’язані з ними послуги, на рівні індексу цін виробників промислової продукції, під час реалізації КМУ державної цінової політики [115]. Запровадження автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізницями України у відповідності до рівня індексу цін виробників промислової продукції також регламентовано і Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки [163, с. 59].

На виконання вимог постанови КМУ № 628 від 12.06.2019 року Мінінфраструктури 05.07.2019 року і 18.10.2019 року ініціювалася можливість внесення змін до постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року, шляхом подання на розгляд до ДРС проєктів постанови КМУ «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392», якими пропонувалося викласти зазначену постанову КМУ в новій редакції, згідно якої тарифи на перевезення вантажів у межах України та пов'язані з ними послуги підлягали б індексації з урахуванням їх інвестиційної складової частини – у порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін, а також щорічній автоматичній індексації на рівні індексу цін виробників промислової продукції – згідно з механізмом, що визначається органами, які відповідно до Закону України «Про ціни і ціноутворення» здійснюють державне регулювання цін [93; 94]. Також вказаними проєктами постанови КМУ пропонувалося щорічну автоматичну індексацію тарифів на перевезення вантажів та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції проводити в 4 етапи – з 1 лютого, 1 травня, 1 серпня, 1 листопада відповідного року, а Мінінфраструктури, Мінфіну, Мінекономіки забезпечити встановлення механізму щорічної автоматичної індексації тарифів на рівні індексу цін виробників промислової продукції [93; 94].

Необхідність прийняття вказаних проєктів постанови КМУ «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392» обґрунтовувалась тим, що у відповідності до ч. 2 і 3 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення», а також ч. 1 ст. 9 Закону України «Про природні монополії», державні регульовані ціни (тарифи) на здійснення вантажних залізничних перевезень мають бути економічно обґрунтованими і відповідати забезпеченню принципу самоокупності [93; 94]. За даними Державної служби статистики України, з 2009 по 2018 роки зростання індексу цін виробників промислової продукції випереджало індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом на 73 %, а зміна тарифів на вантажні залізничні перевезення, яка закладена в кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку

України, випереджала індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у 3,5 раза (відображено у Додатку И до дисертаційного дослідження) [93; 94]. З урахуванням викладеного, існує необхідність впровадження автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, яка зумовлена об'єктивними факторами, що впливають на господарську діяльність АТ «Укрзалізниця» [93; 94]. Комерційні організації, які формують ціни за ринковими принципами, одразу реагують на підвищення цін на продукцію, що споживають, тоді як індексація державних регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом проходить із значним відставанням, що не дає можливості АТ «Укрзалізниця» компенсувати зростаючі затрати та обмежує можливості для підтримання залізничної інфраструктури у належному стані [93; 94]. Відсутність нормативного врегулювання питання проведення щорічної автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги на рівні індексу цін виробників промислової продукції в умовах зростання цін на енергоносії, паливо і матеріали зумовлює ризики невиконання залізничним транспортом основної мети діяльності товариства – утримання інфраструктури залізничного транспорту в належному стані, та невиконання умов кредитних договорів (угод), підписаних із міжнародними фінансовими організаціями, виконання яких гарантовано державою [93; 94]. А тому резюмувалося на необхідності прийняття одного з вказаних проєктів постанови КМУ [93; 94].

Разом з тим ідентичними за змістом рішеннями ДРС № 342 від 26.07.2019 року і № 473 від 08.11.2019 року було відмовлено в погодженні проєктів вказаної постанови КМУ з огляду на те, що:

– Законами України «Про ціни і ціноутворення», «Про природні монополії» і «Про залізничний транспорт», постановою КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» та Порядком перегляду

тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом затвердженим наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року не передбачена автоматична індексація тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень;

– спосіб державного регулювання покладений в основу вказаного проекту постанови КМУ є потенційно обтяжливим для суб'єктів господарювання, оскільки він порушує такі принципи державної регуляторної політики як ефективність, збалансованість та передбачуваність, встановлені ст. 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», та в порушення ст. 5 вказаного закону допускає прийняття регуляторного акту, який є непослідовним або не узгоджується чи дублює діючі регуляторні акти;

– запровадження автоматичної індексації тарифів на вантажні перевезення на індекс промислових цін має ознаки зловживання монопольним становищем на ринку залізничних перевезень, оскільки фактично виключає бізнес з дискусії про збільшення залізничного тарифу і дає змогу суб'єкту, який має ознаки монопольного становища на ринку залізничних перевезень, необмежено збільшувати витрати вантажовідправників, як підвищуючи державно регульований тариф, так і збільшуючи вартість послуг з користування вагонами АТ «Укрзалізниця», що автоматично буде збільшувати вартість користування вагонами приватного парку;

– проектом постанови КМУ фактично змінюються принципи державної політики у сфері регулювання тарифів на залізничні перевезення, і вводиться автоматична індексація тарифів АТ «Укрзалізниця», яка буде здійснюватися без погодження з профільними міністерствами та ДРС, а в Аналізі регуляторного впливу до зазначеного проекту постанови КМУ не доведено ефективність та збалансованість запропонованого механізму державного регулювання;

– окремі галузі економіки будуть мати негативні наслідки від запровадження автоматичної індексації тарифів, оскільки даний індекс неможливо спрогнозувати, і в АТ «Укрзалізниця» і Мінінфраструктури залишається право ініціювати протягом року «додаткові приховані підвищення тарифів» шляхом уніфікації класів, введення в механізм нарахування плати за користування вагонами

компенсації інфраструктурної складової, внаслідок чого фактичний рівень індексації для вантажовласників буде суттєво вищим за рівень індексу промислових цін;

– пропонуючи підвищення тарифів і аналізуючи ситуацію на ринку вантажних залізничних перевезень Мінінфраструктури робить акцент на проблемах АТ «Укрзалізниця» і не бере до уваги питання впливу індексації тарифів на фінансово-економічний стан інших галузей економіки України, можливої зміни обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом після зміни тарифів, впливу на конкурентні позиції вітчизняних підприємств на зовнішніх ринках. Також потребує оцінки питання ефективності роботи АТ «Укрзалізниця» щодо оптимізації витрат підприємства, зокрема в частині зниження собівартості вантажних перевезень, оскільки поточний рівень операційної рентабельності АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік у розмірі 21 % свідчить про достатність фінансових ресурсів для інвестування в умовах існуючої системи встановлення рівня індексації тарифів;

– при визначенні проблеми, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання Мінінфраструктури зазначається, що в Україні не проводиться щорічна індексація тарифів на перевезення вантажів, що за думкою ДРС не відповідає дійсності, оскільки у 2016 – 2019 роки рівень індексації постійно зростав [81; 82].

Разом з тим з аналізу вказаних рішень ДРС вбачається, що викладені у них доводи, які стали підставою для відмови в погодженні проєктів вказаних постанов КМУ є достатньо суперечливими з огляду на те, що незважаючи на те, що Законами України «Про ціни і ціноутворення», «Про природні монополії» і «Про залізничний транспорт», постановою КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)», постановою КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» дійсно не передбачена автоматична індексація тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, але вона й не

заборонена ними, оскільки згідно ч. 2 і 3 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, а зміна рівня державних регульованих цін здійснюється в порядку і строки, що визначаються органами, які відповідно до цього Закону здійснюють державне регулювання цін [148; 138; 103; 97; 101; 81; 82]. А тому КМУ, будучи основним органом державної влади уповноваженим на встановлення та реалізацію державної тарифної політики у сфері залізничних вантажоперевезень, з метою формування та встановлення більш економічно обґрунтованих тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень та пов'язані з ними послуги, аніж існуючі зараз, має всі належні та законні повноваження щодо введення щоквартальної індексації зазначених тарифів замість щорічної індексації, яка була б більш економічно обґрунтованою, як і здійснення її в автоматичному режимі на підставі схвалених Урядом України відповідною постановою основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на поточні та майбутні календарні періоди, замість «ручного режиму», внаслідок прийняття Мінрозвитку щорічно відповідного наказу про зміну тарифів згідно постанови № 1392 від 16.12.2009 року, що, як показує практика, дуже часто є неефективним.

Крім того, позиція ДРС, що спосіб державного регулювання покладений в основу вказаного проєкту постанови КМУ є потенційно обтяжливим для суб'єктів господарювання в порушення Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» не є і не може бути підставою для відмови ДРС в погодженні проєкту вказаної постанови КМУ, оскільки згідно ст. 30 вказаного Закону єдиними підставами для відмови в погодженні проєкту нормативно-правового акту ДРС може бути його невідповідність вимогам ст.ст. 4, 5, 8 і 9 цього Закону [106; 81; 82]. Введення автоматичної щоквартальної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги у відповідності до визначених ст. 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» принципів ефективності і збалансованості буде значно економічно ефективнішим і значно сильніше забезпечуватиме у регуляторній діяльності балансу інтересів суб'єктів

господарювання та держави, аніж існуючий станом на теперішній час порядок щорічної індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, оскільки зміна застарілих тарифів на залізничні вантажоперевезення на нові, більш економічно обґрунтовані, буде здійснюватися частіше, без бюрократичних зволікань зі сторони суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, і більше відповідатиме реаліям ринку й тим витратам, які нестиме АТ «Укрзалізниця» в частині здійснення залізничних вантажоперевезень, та прибуткам, які вона буде отримуватиме від здійснення залізничних вантажоперевезень протягом відповідного календарного року [106]. Внаслідок того, що згідно вказаних проєктів постанови КМУ автоматична щоквартальна індексація тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги залежатиме від схвалених Урядом України відповідною постановою основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на поточні та майбутні календарні періоди, то і автоматична щоквартальна індексація тарифів також цілком і повністю відповідатиме принципу передбачуваності встановленому ст. 4 і засадам державної регуляторної політики визначеним ст. 5 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», у вигляді прийняття регуляторних актів, які є послідовними й узгоджуються і не дублюють діючі регуляторні акти [106; 81; 82].

В свою чергу, позиція ДРС, що запровадження автоматичної індексації тарифів на вантажні перевезення на індекс промислових цін має ознаки зловживання монопольним становищем на ринку залізничних перевезень, є такою, що проголошена ДРС всупереч її повноважень та в порушення вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», оскільки відповідно до ч. 4 ст. 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» виключно органи АМКУ є уповноваженими державою на здійснення державного контролю за додержанням законодавства про захист економічної конкуренції, захист інтересів суб'єктів господарювання та споживачів від його порушень [106; 128; 81; 82]. А ДРС, за відсутності відповідного рішення

органів АМКУ. в жодному разі не могла прийти до висновків щодо зловживання АТ «Укрзалізниця» монопольним становищем на ринку залізничних перевезень внаслідок прийняття відповідного проєкту постанови КМУ, і вказаний висновок було зроблено ДРС в порушення вимог законодавства України [106; 128; 81; 82].

Крім того, зі змісту вказаних проєктів постанови КМУ вбачається, що вони за своїм змістом кардинально не змінюють існуючу станом на теперішній час редакцію постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року, всупереч тому, що вказано у рішеннях ДРС № 342 від 26.07.2019 року і № 473 від 08.11.2019 року, оскільки вони фактично лише деталізують існуючу станом на теперішній час постанову КМУ № 1392 від 16.12.2009 року шляхом відображення в її змісті відповідного правового механізму, який зумовить досягнення належної практичної реалізації правових положень закладених у ній, які реалізуються неналежним чином або не реалізуються взагалі [101; 81; 82]. Закладений Урядом України у постанові № 1392 від 16.12.2009 року правовий механізм щодо необхідності до початку нового фінансового року щорічно індексувати тарифи на залізничні перевезення вантажів та пов'язані з ними послуги фактично зберігається, але до нього вноситься деталізація, яка полягає в тому, що індексація тарифів на перевезення вантажів буде здійснюватися автоматично згідно порядку розробленого та введеного в дію відповідним наказом Мінінфраструктури (як правопередника Мінрозвитку), погодженого Мінфіном та Мінекономіки, а не на підставі щорічного прийняття цим же Мінінфраструктури, за погодженням з цими ж Мінфіном та Мінекономіки, за одних й тих самих правових підстав, відповідного наказу 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 (2009 року). І сама індексація тарифів на залізничні перевезення вантажів та пов'язані з ними послуги буде здійснюватися не 1 раз на рік з одноразовою суттєвою зміною розміру тарифу, а поетапно, в більш м'якому та прийнятному контрагентами АТ «Укрзалізниця» режимі, а саме 4 рази на рік [101; 81; 82].

Також слід зазначити, що жодна з вищевказаних позицій викладених у рішеннях ДРС щодо невідповідності зазначених проєктів постанови КМУ вимогам

Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» чи іншим актам законодавства України, а також що прийняття Урядом України рішення на підставі вказаних проєктів постанови матиме негативні наслідки для окремих галузей економіки, чи що внаслідок їх прийняття зміняться принципи державної політики у сфері регулювання тарифів на залізничні перевезення, не є належним чином обґрунтованими і вмотивованими, і не підтверджується жодними обґрунтуваннями, які відсутні у вказаних рішеннях ДРС [81; 82]. А тому позиція викладена в них за якими Мінінфраструктури було відмовлено в погодженні проєктів вказаної постанови КМУ, є такою, що прийнята в порушення вимог законодавства України про державну регуляторну політику.

У відповідності до вимог Закону України «Про природні монополії», у якості державного регулятора діяльності АТ «Укрзалізниця», як суб'єкта природної монополії у сфері залізничного транспорту, замість Мінрозвитку має бути утворена відповідна Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, і одним з найперших і найважливіших кроків в частині приведення державної тарифної політики у сфері вантажного залізничного транспорту зі сторони вказаної Національної комісії має стати ініціювання внесення змін до ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» та постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року в частині викладення їх у редакції відображеній у Додатку Ф до дисертаційного дослідження [138].

Загалом з аналізу всіх змін внесених до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року), вбачається, що з моменту його прийняття по теперішній час, індексація тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги була підставою для прийняття 11 з-поміж 12 наказів Мінінфраструктури, якими було внесено відповідні зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року), що є найрозповсюдженішою підставою перегляду тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень і відображено у Додатку І до дисертаційного дослідження. Разом з тим, економічний розрахунок індексації тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, у співвідношенні з

запланованою КМУ на майбутні фінансові роки та фактично існуючою індексацією цін виробників промислової продукції, є такими, що не співвідносяться один з одним, що відображено у Додатку І до дисертаційного дослідження.

Іншими підставами перегляду тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень є зміна умов, що не залежать від господарської діяльності залізниць, що відповідає ч. 3 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» [148]. П. 1 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом встановлено, що підставами для зміни умов встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, що не залежать від господарської діяльності залізниць можуть бути зміна ставок податків, зборів (обов'язкових платежів), зміна рівня заробітної плати відповідно до актів законодавства, генеральної угоди між КМУ, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, а також галузевої угоди між Укрзалізницею та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу, зміна цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси, а також інші підстави для зміни рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, які не залежать від господарської діяльності АТ «Укрзалізниця» [123].

Щодо зміни ставок податків, зборів та інших обов'язкових платежів, як підстави для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом слід зазначити, що АТ «Укрзалізниця» є одним з найбільших платників податків та інших обов'язкових платежів в Україні. За 2021 рік підприємством було сплачено понад 28,8 млрд. грн. податків до бюджетів усіх рівнів та державних цільових фондів, за 2020 рік загальна сума податкових платежів АТ «Укрзалізниця» до державного та місцевих бюджетів мала становити понад 25,1 млрд. грн., у 2019 році АТ «Укрзалізниця» сплатила понад 21,8 млрд. грн. податків та зборів до державного та місцевих бюджетів (без урахування податку на додану вартість), і за

підсумками року увійшло до 5 найбільших платників податків України [172; 174; 66].

Отже сплата податків, зборів та інших обов'язкових платежів є однією з найбільших статей витрат АТ «Укрзалізниця», яка суттєво впливає на його фінансові показники, а зміна ставок податків, зборів та інших обов'язкових платежів, є обставиною, що істотно впливає на загальнодержавні процеси тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

У відповідності до ст. 6 Податкового кодексу України податком є обов'язковий, безумовний платіж до відповідного бюджету або на єдиний рахунок, що справляється з платників податку відповідно до цього Кодексу. Збором (платою, внеском) є обов'язковий платіж до відповідного бюджету або на єдиний рахунок, що справляється з платників зборів, з умовою отримання ними спеціальної вигоди, у тому числі внаслідок вчинення на користь таких осіб державними органами, органами місцевого самоврядування, іншими уповноваженими органами та особами юридично значимих дій [67]. Повний і вичерпний перелік податків і зборів міститься в ст. 9 та 10 Податкового кодексу України.

Визначення «обов'язковий платіж» має ширше розуміння, аніж визначення «податки» і «збори», і не обмежується лише ними, що цілком і повністю відповідає контексту застосування термінів «податки» і «збори» в Податковому кодексу України, в редакції чинній станом на дату прийняття наказу Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року, оскільки в тій редакції Податкового кодексу України передбачалося, що податки і збори є лише одними із видів обов'язкових платежів [67; 38, с. 157].

При цьому, жоден з актів законодавства України не надає правового визначення терміну «обов'язковий платіж» («загальнообов'язковий платіж»), і не визначає їх повний і вичерпний перелік [38, с. 157]. Згідно позиції Ю.С. Шемшученко обов'язкові платежі мають відплатний, компенсаційний характер і сплачуються юридичними та фізичними особами за надані їм державними органами певні послуги чи певні права [179, с. 554; 180, с. 224]. Таким чином до

обов'язкових платежів, які не є податками чи зборами в розумінні Податкового кодексу України, законодавством України віднесено єдиний внесок на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, а також інші платежі, обов'язковість сплати яких встановлена законодавством України, і які сплачуються їх платниками за надані органами державної влади певні права чи послуги [38, с. 158].

В контексті зміни ставок податків і зборів, як підстави для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги слід зазначити, що згідно пп. 4.1.9. п. 4.1. ст. 4 Податкового кодексу України одним з принципів на яких ґрунтується податкове законодавство України є принцип стабільності відповідно до якого зміни до будь-яких елементів податків та зборів не можуть вноситися пізніше як за 6 місяців до початку нового бюджетного періоду, в якому будуть діяти нові правила та ставки. Податки та збори, їх ставки, а також податкові пільги не можуть змінюватися протягом бюджетного року [67]. З урахуванням викладеного вбачається, що під час внесення змін до Податкового кодексу України і законів України, якими регламентовано порядок справляння інших обов'язкових платежів відмінних від податків і зборів, будь-які зміни до ставок (розмірів) податків, зборів та інших обов'язкових платежів, повинні вноситися ВРУ завчасно та обґрунтовано, із завідомим попередженням громадськості про вказані зміни до законодавства України [38, с. 158-159].

Вимоги щодо добросовісного застосування ВРУ принципу стабільності під час внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів України, якими регламентовано порядок справляння інших обов'язкових платежів повинні використовуватися не лише відносно такого їх елементу як ставка (розмір), а й щодо інших їх елементів, таких як платники податків, зборів та обов'язкових платежів, об'єкт та база оподаткування, порядок їх обчислення і сплати, оскільки передчасне внесення змін до будь-якого з вищевказаних елементів податків, зборів і обов'язкових платежів також може негативно вплинути на фінансовий стан їх платників [38, с. 159; 67]. А тому дотримання ВРУ принципу стабільності в частині внесення відповідних змін до Податкового кодексу України та інших законів

України, якими регламентовано порядок справляння інших обов'язкових платежів не лише є запорукою стабільної, зрозумілої і передбачуваної адміністративної та податкової політики держави по відношенню до платників податків, зборів та обов'язкових платежів, а й підставою для своєчасного, вмотивованого та обґрунтованого перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги [38, с. 159].

Одночасно на практиці законодавець не завжди дотримується принципу стабільності, а тому дуже часто до Податкового кодексу України та законів України, якими регламентовано порядок справляння обов'язкових платежів, зміни вносяться не просто менше, аніж за 6 місяців до початку нового бюджетного року, а в значно коротший термін. І в контексті вказаної ситуації Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджений наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року, потребує додаткового нормативного врегулювання і вдосконалення, оскільки ним взагалі не регламентована правова процедура перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги з зазначеної підстави [38, с. 159].

З аналізу змін, які вносилися до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року), вбачається, що жодна з них не була пов'язана з внесенням відповідних змін до Податкового кодексу України та інших законів України, якими регламентовано порядок справляння обов'язкових платежів. При цьому вбачається існування випадку, коли з порушенням принципу стабільності до Податкового кодексу України було внесено зміни на підставі Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів», внаслідок чого АТ «Укрзалізниця» було позбавлено законодавчо встановленої податкової пільги з плати за землю у розмірі  $\frac{1}{4}$  від загальної ставки цього податку, що згідно консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» призвело до зростання податкових зобов'язань з плати за землю з 1 692 млн. грн. у

2017 році і 1 112 млн. грн. у 2018 році до 4 020 млн. грн. у 2019 році та 3 630 млн. грн. у 2020 році [92; 51, с. 58; 50, с. 53; 49, с. 49].

Таким чином вбачається, що незважаючи на наявність такої підстави для зміни умов встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги як зміна ставок податків і зборів (обов'язкових платежів), на практиці вказана підстава не застосовується, незважаючи на фактичну наявність випадків пов'язаних з внесенням змін до Податкового кодексу України, що спричинили зростання податкового навантаження на АТ «Укрзалізниця», настання яких мало б стати підставою для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги. З огляду на це вказана підстава потребує додаткового нормативного врегулювання і вдосконалення в частині внесення змін до п. 1 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року, і викладення його у редакції відображеній у Додатку Ф до дисертаційного дослідження [38, с. 161].

Стосовно зміни рівня заробітної плати відповідно до актів законодавства, генеральної угоди між КМУ, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, а також галузевої угоди між Укрзалізницею (наразі реорганізоване в АТ «Укрзалізниця») та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу, як підстави для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, слід зазначити, що АТ «Укрзалізниця» є найбільшим роботодавцем серед підприємств в Україні і згідно консолідованої фінансової звітності підприємства за відповідні роки середня чисельність його працівників становила в 2020 році – 249 466 осіб, в 2019 році – 256 572 осіб, в 2018 році – 266 345 осіб [51, с. 69; 50, с. 65; 49, с. 62].

Наявність такого значного штату працівників призводить до того, що АТ «Укрзалізниця» несе суттєві витрати на оплату праці, сплату відрахувань на

загальнообов'язкове державне соціальне страхування, індивідуальне страхування персоналу підприємства та інші соціальні заходи пов'язані з оплатою праці, що суттєво впливає на його фінансові показники і відображено у Додатку Й до дисертаційного дослідження [51; 50; 49]. Зважаючи на викладене вбачається, що зміна рівня витрат на заробітну плату та інших витрат, які несе АТ «Укрзалізниця» в частині оплати праці своїх працівників, є чинниками, які істотно впливають на загальнодержавні процеси тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

На практиці підставами перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги можуть бути зміни рівня або умов оплати праці працівників залізничної галузі внаслідок внесення відповідних змін до актів законодавства України про оплату праці, генеральної угоди між КМУ, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, або галузевої угоди між Укрзалізницею та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу. На галузевому рівні договірне регулювання питання оплати праці працівників залізничного транспорту регламентоване Галузевою угодою укладеною між Укрзалізницею та профспілками на 2002 – 2006 роки і Галузевою угодою укладеною між Мінінфраструктури і Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України на 2017 – 2021 роки [11; 12]. На національному рівні договірне регулювання питання оплати праці працівників регламентоване Генеральною угодою про регулювання основних принципів і норм реалізації соціально-економічної політики і трудових відносин в Україні на 2019 – 2021 роки [13]. Вказаними Угодами регламентовано, що розмір заробітної плати працівників залізничного транспорту, а також їх посадові оклади (тарифні ставки), безпосередньо пов'язані та залежні від розмірів прожиткового мінімуму на працездатну особу та мінімальної заробітної плати, які були встановлені Законами України про Державний бюджет України на відповідні роки, що відображено у Додатку К до дисертаційного дослідження.

На офіційному веб-порталі Профспілки залізничників і транспортних будівельників України викладена інформація щодо розміру середньої заробітної плати працівників залізниць України в 2013 – 2023 роках [160].

У Додатку Л до дисертаційного дослідження відображено співвідношення розміру середньої заробітної плати працівників залізниць України в 2013 – 2023 роках, в порівнянні з розміром прожиткового мінімуму на працездатну особу та мінімальної заробітної плати в цей період часу. З нього вбачається відносно стабільне та пропорційне зростання середньої заробітної плати працівників залізничної галузі у співвідношенні зі зростанням прожиткового мінімуму на працездатну особу та мінімальної заробітної плати в цей період часу. З цих же відомостей вбачається, що в 2017 році середня заробітна плата залізничників зросла на 32,79 % в порівнянні з 2016 роком, а в 2018 році вона зросла на 35,58 % в порівнянні з 2017 роком [160]. Вказане стрімке зростання мінімальної заробітної плати залізничників в 2017 і в 2018 роках мало б бути підставою для щонайменше двічі зміни тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги. В той же час, лише прийняття наказу Мінінфраструктури № 357 від 20.10.2017 року «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» у цей період часу було пов'язане зі зростанням рівня заробітної плати працівників залізничної галузі [71; 88].

Таким чином вбачається, що незважаючи на наявність такої підстави для зміни умов встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, як зміна рівня заробітної плати відповідно до актів законодавства, генеральної угоди між КМУ, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, а також галузевої угоди між Укрзалізницею та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу, на практиці вказана підстава реалізовувалася лише одного разу при прийнятті Мінінфраструктури наказу № 357 від 20.10.2017 року, незважаючи на фактичне зростання рівня

заробітної плати працівників залізничної галузі не лише в 2017 році, а й в 2018 році. З огляду на це вказана підстава потребує додаткового нормативного врегулювання і вдосконалення, оскільки Порядком перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом взагалі не регламентована процедура перегляду тарифів з зазначеної підстави.

Стосовно зміни цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси, як підстави для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, слід зазначити, що закупівля АТ «Укрзалізницею» палива, електроенергії та інших матеріальних ресурсів є однією з найбільших статей витрат підприємства, яка суттєво впливає на його фінансові показники, і, відповідно, на загальнодержавні процеси тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

У Додатку М до дисертаційного дослідження зазначено розмір витрат понесених АТ «Укрзалізниця» в 2018 – 2020 роках на закупівлю електроенергії і пального, а також матеріалів, їх ремонт та обслуговування, у відповідності до консолідованої фінансової звітності підприємства за вказані роки [51; 50; 49]. У Додатку Н до дисертаційного дослідження зазначено заплановані АТ «Укрзалізниця» на 2018 – 2022 роки обсяги перевезень електричною та тепловозною тягою [74; 75; 76; 78]. Крім них у проєктах фінансових планів АТ «Укрзалізниця» на вказані роки також закладалися майбутні витрати на придбання дизельного палива та інших видів палива, електроенергії, витрати на сировину та основні матеріали. У Додатку О до дисертаційного дослідження зазначено заплановані АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2022 роки витрати на закупівлю дизельного палива, електроенергії та інших матеріальних ресурсів [74; 75; 76; 78]. Зважаючи на викладене вбачається, що суттєва зміна цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси, які споживаються АТ «Укрзалізницею» в частині провадження господарської діяльності, вагомо впливає на зміну рівня прибутковості чи збитковості від здійснюваної АТ «Укрзалізниця» господарської діяльності, і в значній мірі впливає на загальнодержавні процеси тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

Для ініціювання застосування вказаної підстави перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги достатньо наявності суттєвої зміни цін (тарифів) протягом фінансового року на хоча б один вид паливно-енергетичних чи матеріальних ресурсів, які у значних обсягах споживаються АТ «Укрзалізницею» в її господарській діяльності. І зазначена підстава для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги дійсно неодноразово мала місце для застосування [26; 24; 88].

Встановлена пп. 1 п. 2 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року, умова згідно якої тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги підлягають перегляду у разі якщо вони не забезпечують відшкодування поточних витрат залізниць є такою, що цілком і повністю відповідає законодавству України, оскільки ч. 2 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державні регульовані ціни повинні бути економічно обґрунтованими, а також забезпечувати прибуток від його продажу (реалізації), що цілком і повністю відповідає принципу самоокупності суб'єктів природних монополій встановленому ч. 1 ст. 9 Закону України «Про природні монополії» [148; 138]. Ст. 15 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що КМУ, органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, які встановили державно регульовані ціни на товари (роботи, послуги) в розмірі, нижчому від економічно обґрунтованого розміру, зобов'язані відшкодувати суб'єктам господарювання різницю між такими розмірами за рахунок коштів відповідних бюджетів. Установлення КМУ, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування державних регульованих цін на товари (роботи, послуги) в розмірі, нижчому від економічно обґрунтованого розміру, без визначення джерел для відшкодування різниці між такими розмірами за рахунок коштів відповідних бюджетів не допускається і може бути оскаржено в судовому порядку [148].

Відомості про чистий фінансовий результат АТ «Укрзалізниця» у відповідності до консолідованої фінансової звітності підприємства за 2017 – 2020 роки відображено у Додатку П до дисертаційного дослідження [51; 50; 49]. Разом з тим, у збитковому для АТ «Укрзалізниця» 2020 році та наступні за ним роки, Мінінфраструктури жодного разу не було внесено зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року), внаслідок того, що рівень доходів від звичайної господарської діяльності залізниць не забезпечував відшкодування поточних витрат залізниць. Таким чином вбачається, що незважаючи на наявність такої підстави для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, як рівень доходів від звичайної господарської діяльності залізниць, який не забезпечує відшкодування їх поточних витрат, зазначена підстава не завжди застосовується на практиці незважаючи на наявність умов для її застосування.

Встановлена пп. 2 п. 2 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року, умова згідно якої тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги підлягають перегляду у разі якщо не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для фінансування інвестиційної програми у прогностному (плановому) періоді в частині перевезення вантажів також є такою, що цілком і повністю відповідає ч. 4 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення», якою встановлено, що на суб'єктів уповноважених на встановлення державно регульованих цін і тарифів покладається обов'язок під час їх встановлення обов'язково до складу таких цін і тарифів включати розмір їх інвестиційної складової частини [148]. Аналогічні положення містяться в ч. 3 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» і в ч. 2 ст. 9 Закону України «Про природні монополії» [103; 138].

Таким чином вбачається, що незважаючи на те яка з підстав перегляду тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України виникла у суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, вони в обов'язковому порядку зобов'язані додатково

враховувати у якості підстави перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом обставини коли у АТ «Укрзалізниця» не вистачає коштів на здійснення капітальних інвестицій, необхідних для фінансування інвестиційної програми у прогностному (плановому) періоді в частині перевезення вантажів, що також може бути самостійною підставою для перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, і не залежити від наявності чи відсутності інших підстав для перегляду тарифів.

Відомості про спрогнозовані АТ «Укрзалізниця» розміри освоєння капітальних інвестицій на 2019 – 2022 роки відображено у Додатку Р до дисертаційного дослідження [74; 75; 76; 77]. В цей період часу, в своїй більшості, зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року), вносилися з урахуванням суми коштів необхідної для здійснення майбутніх капітальних інвестицій [76; 77].

Разом з цим незважаючи на те, що державно регульовані ціни і тарифи на товари, роботи і послуги повинні бути економічно обґрунтованими та забезпечувати отримання прибутку, одночасно з цим вони не повинні бути монопольно високими та безпідставно завищеними, оскільки це призводить до необґрунтованого порушення прав споживачів вказаних послуг, та є зловживанням монопольним (домінуючим) становищем АТ «Укрзалізниця» на ринку залізничних перевезень, що призводить до порушення п. 1 ч. 2 ст. 13 та п. 2 ч. 1 ст. 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», а також ст. 29 Господарського кодексу України [128; 14].

Відповідно до п. 5 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом державно регульовані тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги, при їхньому перегляді не повинні змінюватися в розмірі, що перевищує розрахований індекс зміни рівня тарифів, встановлений за формулою, яка визначена п. 4 розділу II даного Порядку [123]. З урахуванням викладеного вбачається, що вказаним Порядком встановлено механізм визначення мінімально допустимого рівня тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними

послуги, який одночасно не повинен перевищувати встановлений цим же Порядком максимально допустимий рівень тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги. Тобто при перегляді тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги, всі підстави визначені наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року повинні одночасно оцінюватися та братися до уваги уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, з метою подальшого прийняття належним чином вмотивованого та обгрунтованого наказу про внесення відповідних змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів (2009 року).

Разом з тим на практиці перегляд тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги здійснюється неефективно, що призводить до непоодиноких випадків коли за наявності виникнення підстав для перегляду вказаних тарифів цього не відбувається. Вирішити цю проблематику повинно створення Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, яка замість Мінрозвитку повинна буде врегульовувати питання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, в тому числі й в частині перегляду зазначених тарифів. З цією метою вбачається за доцільне ініціювати внесення відповідних змін до Закону України «Про залізничний транспорт» та постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України», аналогічних тим, що відображені у Додатку Ф до дисертаційного дослідження.

Оцінюючи вцілому всі інструменти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень вбачається, що всі вони є похідними і залежними від основного інструмента вказаної сфери публічних правовідносин у вигляді прийняття нормативно-правових актів, якими регламентовано порядок формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги. Самі ж нормативно-правові акти, які

врегулюють вказану сферу правовідносин, зокрема Закон України «Про залізничний транспорт», постанова КМУ № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України» та похідний від неї Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затверджений наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року, містять в собі суттєві прогалини та є недосконалими, що призводить до їх неналежної реалізації на практиці, що в черговий раз показує на необхідність внесення до них відповідних змін.

## **Висновки до розділу 2**

Проаналізувавши адміністративно-правовий механізм тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід зробити наступні висновки.

1. Під тарифоутворенням у сфері вантажних залізничних перевезень слід розуміти процес формування та встановлення тарифів (як одного з видів цін) на здійснення залізничних вантажоперевезень та пов'язані з ними послуги.

Механізмом тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України є сукупність складових (економічно обґрунтованих та сгрупованих витрат пов'язаних з використанням залізничної інфраструктури, парку локомотивів і вагонного парку на початковій, безпосередній та кінцевій стадіях здійснення залізничних вантажоперевезень) за допомогою яких відбувається процес формування та встановлення тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язані з ними послуги.

Зроблено висновок, що на структуру механізму тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України впливають інфраструктурна складова (розмір плати за перевезення залізничним транспортом вантажів, що включає в собі плату за надані послуги інфраструктури), локомотивна складова (розмір плати за експлуатацію та використання локомотивів) і вагонна складова (розмір плати за використання залізничного рухомого складу, крім локомотивів),

що продиктовано необхідністю виокремлення в тарифі складових, які належать до природно-монопольного (інфраструктурна складова) та потенційно конкурентного (вагонної та локомотивної складових) секторів сфери господарювання залізничних вантажоперевезень.

Поряд з ними невід'ємними структурними елементами, які впливають на механізм тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є плата за початково-кінцеві операції (справляється за утримання рухомого складу на стоянках, його підготовку та завантаження, різного роду маневрові роботи, та всі інші види робіт і послуг не пов'язані з рухом і відстанню вантажоперевезень, й покриває всі витрати в частині виконання вказаних робіт, а також зумовлює отримання відповідного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи) та плата за рухому операцію (справляється за утримання рухомого складу на шляху перевезення ним вантажу, й покриває всі витрати в частині виконання вказаних робіт, а також зумовлює отримання відповідного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи).

При обрахунку провізної плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України інфраструктурна, локомотивна і вагонна складові виокремлюються як в платі за початково-кінцеві операції, так і в платі за рухомою операцією, і зумовлюють як покриття витрат понесених на здійснення перевезення, так і отримання прибутку.

Структура тарифу на перевезення вантажів залізницями України, у частині її поділу на вказані складові цілком і повністю відповідає вимогам та запитам сьогодення, щодо загальноприйнятної структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом.

2. Засобами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є засоби правового регулювання за допомогою яких державою здійснюється владно-регулятивний вплив на вказану сферу правовідносин з метою її закріплення, упорядкування та розвитку. Одним з основних засобів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин є «зобов'язання», яке на практиці виражається в виконанні і

дотриманні АТ «Укрзалізниця» і її контрагентами (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації та інші) встановлених державою (у разі якщо мова йде про державно регульовані тарифи) чи сторонами договору залізничного вантажоперевезення (у разі якщо мова йде про вільні тарифи) тарифів (цін і правил їх застосування) при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, а також обрахунку і справляння за ними провізної плати. Характерними особливостями його практичної реалізації є застосування правового механізму «коефіцієнтування вантажів» та «класифікації вантажів».

Іншим важливим засобом адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин є «дозвіл», який виражається в наданні можливості державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, зокрема й АТ «Укрзалізниця», заінтересованим особам в користуванні послугами з залізничних перевезень вантажів, за умови сплати ними за це АТ «Укрзалізниця» провізних платежів в порядку і спосіб встановлений державою. В деяких випадках вказаний засіб адміністративно-правового регулювання може виражатися в стимулюванні державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів, контрагентів АТ «Укрзалізниця» до збільшення обсягів вантажоперевезень чи збереження існуючих обсягів вантажоперевезень (у разі якщо існує реальна можливість зменшення існуючого обсягу вантажоперевезень з певних підстав) шляхом встановлення певних пільг до існуючих тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України.

3. Інструментами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є форми публічно-правової діяльності суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, що виражається у здійсненні ними публічно-владних управлінських функцій у вказаній сфері правовідносин.

У якості інструментів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід виділити видання нормативно-правових актів та індивідуальних актів, а також укладення

адміністративних договорів, уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України в межах реалізації наявних у них публічно-владних управлінських функцій в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів у вказаній сфері правовідносин.

Слід враховувати позицію законодавця, викладену у п.18 ст. 4 КАС України, з приводу того, що нормативно-правові акти – це акти управління (рішення) суб'єкта владних повноважень, які встановлюють, змінюють, припиняють (скасовують) загальні правила регулювання однотипних відносин, і які розраховані на довгострокове та неодноразове застосування. Їх видання є основним інструментом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень від якого залежні всі інші інструменти. Разом з цим, існуюча система нормативно-правових актів, якими регламентоване тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, є такою, що не відповідає вимогам та реаліям ринку транспортування вантажів, та потребує реформування та кардинальних змін, що розглянуто на прикладі Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 року.

Найбільш доцільним вважається використовувати визначення визначені законодавцем у КАС України, а саме: індивідуальні акти – це акти (рішення) суб'єкта владних повноважень, видане (прийняте) на виконання владних управлінських функцій або в порядку надання адміністративних послуг, які стосуються прав або інтересів визначеної в акті особи або осіб, та дія якого вичерпується його виконанням або має визначений строк (п.19); адміністративні договори – це спільні правові акти суб'єктів владних повноважень або правові акти за участю суб'єктів владних повноважень та інших осіб, що ґрунтуються на їх волеузгодженні, мають форму договору, угоди, протоколу, меморандуму тощо, визначають взаємні права та обов'язки його учасників у публічно-правовій сфері і укладаються на підставі закону: для розмежування компетенції чи визначення порядку взаємодії між суб'єктами владних повноважень, для делегування

публічно-владних управлінських функцій, для перерозподілу або об'єднання бюджетних коштів у випадках, визначених законом, замість видання індивідуального акта, для врегулювання питань надання адміністративних послуг (п.16).

### РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФОУТВОРЕННЯ У СФЕРІ ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

#### 3.1. Проблематика співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в законодавстві України про залізничний транспорт

Одним з найважливіших питань в частині дослідження адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка», і розмежування їх між собою в контексті вантажних перевезень залізницями України.

У відповідності до ч. 3 ст. 189 Господарського кодексу України у своїй господарській діяльності суб'єкти господарювання використовують як вільні ціни і тарифи (визначаються суб'єктами господарювання самостійно за згодою сторін на всі види продукції, робіт та послуг, за винятком тих, на які встановлено державні регульовані ціни), так і державно регульовані ціни і тарифи [14].

Аналогічні правові положення регламентовані ч. 1 ст. 10 Закону України «Про ціни і ціноутворення», згідно якої суб'єкти господарювання під час провадження господарської діяльності використовують вільні та державні регульовані ціни [148].

Відповідно до ч. 1 та 2 ст. 191 Господарського кодексу України державні регульовані ціни і тарифи запроваджуються КМУ, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування відповідно до їх повноважень у встановленому законодавством порядку. Державне регулювання цін здійснюється згідно із Законом України «Про ціни і ціноутворення» [14].

Ст. 4 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державна цінова політика є складовою частиною державної економічної та соціальної

політики і спрямована на забезпечення розвитку національної економіки та підприємницької діяльності та збалансованості ринку товарів та підвищення їх якості [148].

Ч. 1 ст. 12 Закону України «Про ціни і ціноутворення» встановлено, що державні регульовані ціни запроваджуються на товари, які справляють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, мають істотну соціальну значущість, а також на товари (в тому числі роботи і послуги), що виробляються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку [148].

Основним органом виконавчої влади в частині реалізації державної цінової політики є КМУ, який виконує повноваження встановлені ст. 5 Закону України «Про ціни і ціноутворення», і яким на підставі пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги визначено у якості державно регульованих тарифів, і повноваження з їх встановлення покладено на Мінінфраструктури, як правопопередника Мінрозвитку, за погодженням з Мінекономіки і Мінфіном [148; 97].

Це пов'язане з істотною соціальною значущістю залізничного транспорту та його визначальним впливом на інші сфери господарської діяльності, а також його віднесенням Законом України «Про природні монополії» до сфери діяльності суб'єктів природних монополій [41, с. 91].

При цьому тарифи за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізницями України, які не віднесені Мінрозвитку відповідним наказом до державно регульованих тарифів є вільними тарифами.

Здійснення розрахунків за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізницями України за державно регульованими тарифами, а також за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції, також регламентовано п. 58 Статуту залізниць України і ч. 1 та ч. 5 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» [103; 125].

П. 5 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), як основного збірника тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, встановлено, що розрахунки за перевезення вантажів, а також роботи і послуги пов'язані з ними, щодо яких не встановлені державні регульовані тарифи, проводяться за вільними тарифами (на підставі окремих договорів), які визначаються суб'єктами господарювання за згодою сторін у порядку, що не суперечить законодавству про захист економічної конкуренції. Перелік видів перевезень, робіт і послуг, які виконуються за вільними тарифами, наведено в таблиці 5 п. 32 розділу II цього Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. Вказаний перелік перевезень, а також робіт і послуг, які виконуються залізницями України за вільними тарифами, не є повним і вичерпним, оскільки на прохання вантажовласників, інші послуги пов'язані з перевезенням вантажів, для яких не наведено готової плати у цьому Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), також можуть визначатися АТ «Укрзалізниця» за вільними (договірними) тарифами, що зазначено в п. 9 вказаної таблиці 5 п. 32 розділу II цього Збірника тарифів [107; 30, с. 68].

Таким чином тарифи за роботи і послуги пов'язані з перевезенням вантажів залізницями України, які не віднесені Мінрозвитку відповідним наказом до державно регульованих тарифів, є вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін на підставі відповідного договору укладеного АТ «Укрзалізниця» з його контрагентами (вантажовідправниками, вантажоодержувачами, експедиторськими організаціями і т.д.), у межах наявних у них господарських повноважень.

При цьому, ані Закон України «Про транспорт», ані Закон України «Про залізничний транспорт», не дають правового визначення терміну «тариф», як в контексті залізничного транспорту України, так і в контексті транспортної системи

України в цілому, а також не визначають в чому полягає різниця між термінами «тариф» і «ціна» [145; 103].

З точки зору дослідників питання «ціни і ціноутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» висловлено наступні позиції щодо того, що є ціною в контексті здійснення вантажоперевезень залізницями України. В.К. Мамутовим зазначається, що під «ціною» слід розуміти форму грошового визначення вартості продукції (робіт, послуг), яку реалізують суб'єкти господарювання. При цьому термін «тариф» вживається щодо господарських зобов'язань, пов'язаних з наданням послуг, і є встановленим компетентними органами розміром плати за надання послуг певного виду (наприклад зв'язку, транспортування, зберігання тощо) [57, с. 226].

Г.Д. Джумагельдієва під правовим регулюванням цін та ціноутворенням розуміє встановлення державою цін шляхом прийняття правових норм або визначення певних способів формування ціни на товари (роботи, послуги). Ціна є одним з основних інструментів здійснення державної економічної політики. За допомогою цін держава впливає на відносини обміну між суб'єктами ринку з метою забезпечення еквівалентності в процесі реалізації національного продукту, дотримання необхідної паритетності цін між галуззями та видами господарської діяльності [169, с. 201].

На думку Г.П. Сенік, ціною реалізації продукції залізничного транспорту, а саме перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти є тариф. Саме тариф можна вважати основним фактором, який підтримує фінансову стійкість у галузі. Він є безпосереднім відображенням витрат галузі та найважливішим сигналом, що забезпечує ефективне використання ресурсів залізничного транспорту [159, с. 226].

В свою чергу, відповідно до п. 15 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про ціни і ціноутворення» ціною є виражений у грошовій формі еквівалент одиниці товару. Згідно п. 9 та п. 10 ч. 1 ст. 1 зазначеного Закону, під продажем (реалізацією) товару (продукції, робіт, послуг, матеріально-технічних ресурсів, майнових та немайнових прав, що підлягають продажу), слід розуміти господарську операцію, під час якої

здійснюється обмін товару на виражений у грошовій формі еквівалент або інший вид компенсації його вартості [148].

Більш розширене визначення ціни міститься в ч. 1 ст. 189 Господарського кодексу України, згідно якої ціною є виражений у грошовій формі еквівалент одиниці товару (продукції, робіт, послуг, матеріально-технічних ресурсів, майнових та немайнових прав), що підлягає продажу (реалізації), який повинен застосовуватися як тариф, розмір плати, ставки або збору, крім ставок і зборів, що використовуються в системі оподаткування [14].

Аналогічні правові положення щодо вираження ціни у формі тарифів, ставок та інших відповідних формах, містяться і в ч. 1 ст. 632 Цивільного кодексу України відповідно до якої ціна в договорі встановлюється за домовленістю сторін. У випадках, встановлених законом, застосовуються ціни (тарифи, ставки тощо), які встановлюються або регулюються уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування [175].

Таким чином вбачається, що згідно вищевказаних позицій дослідників питання ціноутворення та тарифоутворення у сфері залізничного транспорту, а також відповідно до вказаних положень Закону України «Про ціни і ціноутворення», Господарського кодексу України та Цивільного кодексу України, ціна товару (продукції, робіт, послуг, матеріально-технічних ресурсів, майнових та немайнових прав, що підлягають продажу) може виражатися як у формі ціни безпосередньо (грошове вираження вартості одиниці товару), так і у відмінній від ціни формі тарифу, плати, ставки і збору. З викладеного вбачається, що між термінами «ціна», з однієї сторони, і «тариф», «плата», «ставка», «збір», з другої сторони, існує як і певна різниця, так і певна тотожність [41, с. 89].

В Юридичній енциклопедії під загальною редакцією Ю.С. Шемшученко поняття «тариф» визначено, як систему ставок для визначення вартості й оплати праці, різних виробничих і невиробничих послуг, перевезень, мита тощо [182, с. 21-22]. Відповідно до позиції Е.М. Деркач під «тарифом» слід розуміти систему цінових ставок для визначення вартості послуг з перевезення вантажів, що надаються організаціями залізничного транспорту. Тариф є основою для

визначення розміру провізної плати [17, с. 181]. Відповідно до позиції Г.Д. Джумагельдієвої тариф є різновидом ціни. Під тарифом в літературі розуміють систему ставок, за якими стягується плата за послуги [169, с. 202].

Згідно позиції висловленої Н.М. Іщенко транспортними тарифами є система провізних плат і додаткових зборів, а також правила їхнього застосування й обчислення, затверджені у встановленому порядку й обов'язкові для осіб і організацій, що користуються транспортом, і для транспортних підприємств. Тарифи заздалегідь установлюють плату за перевезення, оголошуються для відомостей і застосовуються до всіх відправників і одержувачів вантажів. Тарифи виникли в процесі зміни відносин купівлі-продажу між перевізником і вантажовласником. Ціна перевезення, встановлена спочатку за згодою сторін, у ході розвитку транспорту придбала форму заздалегідь фіксованої плати. Тарифи є складовою частиною державної політики цін, а їхня величина пов'язана з рівнем цін на інші види продукції країни. Вантажні тарифи – це оптові ціни продукції транспорту. Вони впливають на формування кінцевих цін на продукцію промисловості й сільського господарства. Відносна ціна тарифів у кінцевих цінах залежить не тільки від рівня тарифів і відстані перевезення, але й від собівартості виробництва даного виду продукції. Визначаючи розміри провізної плати, а отже, і частку транспортних витрат у відпускних цінах на засоби виробництва й предмети споживання, транспортні тарифи безпосередньо впливають на утворення цін і розподіл доходів між різними галузями економіки. Транспортний тариф являє собою ціну найбільш масових виробничих послуг – перевезень вантажів. Специфіка його укладається в тім, що він установлюється на продукцію, що не має речовинної форми. Транспорт лише доставляє певні споживчі вартості до покупця, не змінюючи їхнього складу, обсягу. При цьому процес виробництва транспортних послуг збігається з процесом їхнього споживання. Саме тому під продукцією транспорту розуміється сама робота, пов'язана з переміщенням вантажів і пасажирів [34, с. 64-65].

Коллективом авторів О.В. Лаврухіна, А.М. Котенко, А.О. Ковальова та Я.В. Запарі висловлено позицію, що залізничні тарифи – це плати і збори, отримані за

перевезення, а також правила їх обчислення. Залізничні тарифи є ціною, за якою транспорт реалізує свою продукцію перевезення. Оскільки одиницею транспортної продукції є тонно-кілометри, то й тарифні ставки встановлюють на цей вимірювач [8, с. 15].

На думку В.М. Запари, Я.В. Запари, Г.Є. Богомазової, О.О. Шапатіної та Д.О. Кульової вантажні тарифи за своєю економічною природою – це ціни за послуги з транспортування вантажів. Вони сприяють раціональному розміщенню продукції та правильному поєднанню інтересів виробництва і споживання. Тарифи на вантажні перевезення, як і будь-яка ціна, мають певні функції: по-перше, ціни виявляють витрати праці; по-друге, надають матеріальне стимулювання розвитку і удосконаленню виробництва; по-третє, формують суспільні потреби; по-четверте, ціна має розподільну функцію, оскільки через ціну іде важливий та складний процес розподілу знов створеної вартості на потреби виробництва, споживання та накопичення. Вантажні тарифи також сприяють вирішенню найважливіших народно-господарських завдань: раціональному розміщенню виробничих сил в країні; наближенню промисловості до джерел сировини; раціональному розподілу вантажообігу між різними видами транспорту; повному використанню рухомого складу, зменшенню порожніх пробігів; розвитку економічних зв'язків між регіонами країни, між країнами та регіонами світу. Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту. Їх побудова повинна забезпечувати: транспортному підприємству – покриття експлуатаційних витрат і можливість одержання прибутку (як мінімум підтримання простого відтворювального процесу); покупцю (користувачу) транспортних послуг – можливість покриття транспортних витрат. Тарифи на перевезення вантажів – це система цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення різними видами транспорту [165, с. 5].

Тож слід прийти до висновку, що поняття «ціна» за своєю юридичною сутністю має значно ширше розуміння, аніж поняття «тариф», «плата», «ставка», «збір», які є її різновидами. Так, в контексті Господарського кодексу України та Закону України «Про ціни і ціноутворення» законодавець визначає, що «ціною»

вважається грошове вираження одиниці продукції, роботи, послуги [14; 148]. «Тариф» же, як один з різновидів «ціни», може виражатися у грошовій формі лише у якості еквіваленту роботи (діяльності результатом якої є виготовлення товару або зміна його властивостей) чи послуги (надання (передача) певного матеріального чи нематеріального блага), і не може застосовуватися по відношенню до вартості продукції (предметів матеріального світу, щодо якого можуть виникати цивільні права та обов'язки), або майнових та немайнових прав на неї [41, с. 90].

Отже грошовий еквівалент вартості послуг та робіт пов'язаних зі здійснення вантажних перевезень залізницями України виражається у формі «тарифу», і не може виражатися у формі «ціни», на що також вказують і ст. 7 Закону України «Про транспорт» та ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», якими встановлено, що розрахунки за послуги залізничного транспорту та роботи пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, здійснюються за тарифами, а не за цінами [145; 103; 41, с. 90]. Будь-яке визначення «ціни» у вказаних законах взагалі відсутнє та не застосовується через те, що основна діяльність залізничного транспорту полягає виключно у наданні транспортних послуг та виконанні робіт пов'язаних з ними, що встановлено ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт», і виключає можливість вираження вартості робіт і послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень у формі «ціни», оскільки зазначений критерій вираження вартості є більш характерним для оцінки вартості продукції, а не робіт чи послуг, у наданні та виконанні яких полягає природа вантажних залізничних перевезень [103; 41, с. 90].

В національному законодавстві України правове визначення терміну «тарифів» і «зборів» на здійснення перевезення вантажів залізницями України міститься в Статуті залізниць України, затвердженому постановою КМУ № 457 від 06.04.1998, дія якого поширюється виключно на внутрішні вантажні залізничні перевезення, і у відповідності до п. 4 якого перевезення залізницями вантажів у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення [125; 41, с. 91]. Згідно п. 6 Статуту залізниць України

тарифами на перевезення вантажів є система цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення залізницями [125].

З-поміж угод про залізничні міжнародні сполучення, які надають правове визначення «тарифів» слід виокремити Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), виконання якої на території України забезпечено постановою КМУ № 246 від 03.04.1993 року «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення» [146]. Згідно вказаної Угоди тарифами є система ставок і правила обрахування провізних платежів, які визначають розмір провізних платежів [171].

Таким чином вбачається, що тарифи на здійснення залізничних вантажоперевезень є не просто грошовим вираженням вартості певної одиниці робіт чи послуг, які надаються підприємством залізничного транспорту на адресу його контрагентів (вантажовідправників, вантажоодержувачів, експедиторських організацій і т.д.) у вигляді певних цінових ставок, а й є правилами застосування зазначених цінових ставок, за якими контрагенти підприємства залізничного транспорту провадять з ним розрахунки за ті послуги і роботи, які виконуються і надаються ним в інтересах їх клієнтів, і які регламентовані Збірником правил перевезення і тарифів залізничного транспорту (у разі якщо мова йде про державно регульовані тарифи), або відповідним договором укладеним підприємством залізничного транспорту з його контрагентами (у разі якщо мова йде про вільні тарифи) [41, с. 91].

На це також вказують і п. 57 та п. 58 Статуту залізниць України, згідно яких тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом встановлюються у порядку, що визначає КМУ. Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству [125].

Основним збірником тарифів в частині здійснення внутрішніх та міжнародних (експортних, імпортних та транзитних) вантажних залізничних перевезень є Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнти, що застосовуються до вказаного тарифів Збірника тарифів (невід'ємна частина вказаного Збірника тарифів) (2009 року), який був прийнятий на виконання вимог пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ № 1548 від 25.12.1996 року.

До прийняття Мінінфраструктури наказу № 27 від 13.01.2023 «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів», основними збірниками тарифів в частині здійснення транзитних вантажних залізничних перевезень залізницями України були Тарифні політики Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні (Тарифна політика) на відповідний фрахтовий рік, які приймалися щорічно строком на 1 рік та вводилися в дію в частині перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом України на підставі відповідних наказів Мінінфраструктури.

Дещо схожі за змістом з «тарифом» юридичні значення мають поняття «збір», «ставка» та «плата» в розумінні Господарського кодексу України та Закону України «Про ціни і ціноутворення», оскільки жодна з вказаних категорій «ціни» не застосовується по відношенню до вираження вартості продукції, і їх застосування безпосередньо пов'язане з наданням певних прав або послуг, чи виконанням певних робіт.

Відповідно до позиції Е.М. Деркач під «збором» слід розуміти ставку для нарахування вартості додаткових послуг, пов'язаних з перевезення вантажів [17, с. 181]. Колективом авторів В.М. Запари, Я.В. Запари, Г.Є. Богомазової, О.О. Шапатіної та Д.О. Кульової висловлено позицію, що збори – це цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за виконання підприємствами транспорту робіт та послуг [165, с. 5].

Згідно п. 6 Статуту залізниць України зборами є цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту

робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів [125]. Перелік державно регульованих зборів, як складових частин тарифів, які справляються в частині здійснення робіт та надання послуг пов'язаних зі здійсненням внутрішніх, експортних та імпорتنих вантажних залізничних перевезень визначено розділом III Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [107].

Аналогічний зміст стосовно визначення терміну «зборів» містився і в Тарифних політиках Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні (Тарифна політика) на відповідний фрахтовий рік, які до прийняття Мінінфраструктури наказу № 27 від 13.01.2023 «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів» були основними збірниками тарифів в частині здійснення транзитних вантажних перевезень залізницями України, і якими визначалося, що збори справляються в частині виконання додаткових робіт і надання додаткових послуг пов'язаних з перевезенням вантажів [41, с. 91-92].

Щодо терміну «ставка», який міститься в Статуті залізниць України, Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), Угоді про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), і який містився в Тарифних політиках Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні (Тарифна політика) на відповідний фрахтовий рік, то хоч і жоден з вказаних актів законодавства України не дає прямого визначення даного терміну, в той же час з природи його застосування вбачається, що ставкою, як базовою основою для тарифу і збору на здійснення вантажних залізничних перевезень, є безпосередня вартість перевезення вантажів, чи виконання певних робіт або надання певних послуг пов'язаних з їх перевезенням, що включає в себе витрати на транспортування вантажів, виконання робіт чи надання послуг пов'язаних з їх перевезенням, а також зумовлює отримання певного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи [171; 125; 107; 41, с. 92].

Державно регульовані ставки, як бази для нарахування тарифів, плати і зборів на здійснення внутрішніх, експортних та імпорتنих вантажних залізничних перевезень, та пов'язані з ними роботи і послуги, визначені розділами III – V Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), а правила їх застосування – розділом II зазначеного Збірника тарифів [107]. Всі інші транспортні роботи та послуги в частині здійснення вантажних залізничних перевезень, крім тих, на які встановлено державно регульовані тарифи, надаються підприємством залізничного транспорту його контрагентам за вільними тарифними ставками та ставками зборів, як базою для їх нарахування, на підставі відповідних договорів укладених між ними [41, с. 92].

До прийняття Мінінфраструктури наказу № 27 від 13.01.2023 «Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів», державно регульовані ставки в частині здійснення транзитних вантажних перевезень залізницями України, як бази для нарахування тарифів, плати і зборів, визначалися відповідними розділами Тарифних політик Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні (Тарифна політика) на відповідний фрахтовий рік, в частинах що стосувалися здійснення транзитних перевезень вантажів залізницями України [41, с. 92].

Слід також відмітити, що незважаючи на те, що аналогічно терміну «ставка», вищевказані акти законодавства України не дають прямого визначення терміну «плата» («провізна плата»), вони все одно його містять і ним оперують, як одним із критеріїв пов'язаних з процесом формування та встановлення цін на здійснення вантажоперевезень залізницями України та пов'язані з цим роботи і послуги [41, с. 92]. Так, зокрема, відповідно до п. 2 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) тарифи, збори та плати, наведені в цьому Збірнику, застосовуються на всіх лініях залізниць широкої, вузької та європейської колій мережі залізниць України загального користування, що включені в постійну експлуатацію, для всіх

суб'єктів господарювання, які беруть участь у процесі організації та здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом [107].

Щодо терміну «плата» («провізна плата»), то й дотепер серед дослідників питання «ціни і ціноутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» відсутня єдина точка зору щодо співвідношення понять «тариф» та «плата» («провізна плата»).

Відповідно до позиції Е.М. Деркач «провізна плата» складається з плати за перевезення вантажів, розрахованої на основі тарифу, та зборів за додаткові послуги, пов'язані з перевезенням вантажів [17, с. 181]. В.К. Мамутовим зазначається, що під «провізною платою» слід розуміти ціну транспортної продукції, яка включає плату за перевезення вантажів і плату за виконання робіт, пов'язаних з перевезенням. У юридичній літературі для визначення плати за перевезення вантажу вживаються терміни «тариф» і «провізна плата», які не є тотожними. Розмежування даних категорій має полягати у тому, що провізна плата сплачується за перевезення вантажів, а тариф – це встановлені розцінки для нарахування провізної плати [57, с. 330-331].

Згідно ч. 1 ст. 307 Господарського кодексу України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [14].

Аналогічне визначення терміну «плата» («провізна плата») міститься також в ч. 1 ст. 909 Цивільного кодексу України та п. 22 Статуту залізниць України [175; 125].

Ст. 311 Господарського кодексу України встановлено, що плата за перевезення вантажів та виконання інших робіт, пов'язаних з перевезенням, визначається за цінами, встановленими відповідно до законодавства [14].

Згідно ст. 916 Цивільного кодексу України за перевезення вантажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не

встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Плата за перевезення вантажу, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку [175].

В той же час конкретного правового визначення терміну «плати» («провізної плати») жоден з зазначених нормативно-правових актів не надає.

Відповідно до ст. 2 Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) провізними платежами є платежі, які включають в себе провізну плату, плату за проїзд провідника, водія автопоїзда, додаткові збори та інші плати, які виникли за період від укладення договору перевезення до видачі вантажу отримувачу, в тому числі пов'язані з перевантаженням вантажу чи перестановкою візків [171].

При цьому, Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) чітко розділяються визначення «тариф» та «плата» («провізна плата»), оскільки згідно ст. 2 вказаної Угоди, тарифами є система ставок і правила обрахування провізних платежів, які визначають розмір провізних платежів, а відповідно до ст. 30 зазначеної Угоди, провізні платежі обраховуються за тарифами, які застосовуються перевізниками, що здійснюють перевезення. Провізні платежі обраховуються окремо кожним перевізником, який приймає участь в перевезенні за відстань перевезення і у валюті, яка визначається у відповідності із застосовуваними тарифами для даного перевезення в міжнародному сполученні. Провізні платежі обраховуються за тарифами, які діють в день укладення договору перевезення [171].

Схоже розділення визначенням «тариф» та «плата» («провізна плата») надається в Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), згідно п. 6 якого тарифи застосовуються при визначенні плати за перевезення вантажів залізницями України у внутрішньому сполученні, у сполученнях за участю інших видів транспорту, у міжнародних сполученнях, і згідно п. 11 якого плата за перевезення визначається за Правилами застосування тарифів, наведеними в розділі II цього Збірника [107].

Так в частині встановлення різниці між термінами «тариф», «збір» та «плата» («провізна плата») Я.М. Курбатовою пропонується наступне їх виокремлення:

– тарифом є система цінових ставок для визначення вартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, які надаються суб'єктами залізничного транспорту. Тариф є основою для визначення розміру плати за перевезення;

– збором є вартість (цінові ставки) додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу;

– провізною платою є грошова винагорода, яка належить перевізнику за договором перевезення вантажу і включає в себе плату за транспортування вантажу, встановлену погодженням сторін або згідно зі збірником тарифів на перевезення вантажів, і зборів за додаткові послуги, пов'язаних з виконання перевізного процесу, нарахованих і опублікованих у порядку, встановленому тарифами. Провізна плата має складатися з плати за перевезення вантажів, розрахованої на основі тарифів, і зборів за додаткові послуги, пов'язаних з перевезенням вантажів, які мають бути диференційовані за різними видами послуг [53, с. 276].

З урахуванням вказаних положень Господарського кодексу України, Цивільного кодексу України, а також п. 22 Статуту залізниць України, можна констатувати, що термін «плата» («провізна плата»), який міститься в зазначених нормативно-правових актах, є суто господарсько-правовою та/або цивільно-правовою нормою (в залежності від сфери його застосування у господарсько-правових чи цивільно-правових відносинах), яка виражається в певній грошовій винагороді, що справляється підприємством залізничного транспорту (перевізником) з його контрагентів (вантажовідправника, вантажоодержувача, експедиторської організації і т.д.) за надані ним послуги з перевезення вантажу, а також пов'язані з цим роботи та послуги, на підставі відповідного договору перевезення вантажів укладеного між ними [14; 175; 125; 41, с. 93]. При цьому, порядок та підстави справляння і обрахування плати (провізної плати) визначаються як на підставі державно регульованих тарифів і зборів, встановлених

відповідними суб'єктами публічного управління в межах та на підставі наявних у них владних повноважень, так і на підставі вільних тарифів та зборів, які визначаються підприємством залізничного транспорту з його контрагентами самостійно, у межах наявних у них господарських повноважень, на підставі укладених між ними в порядку передбаченому Господарським кодексом України чи Цивільним кодексом України договорів [41, с. 93].

Вбачається, що державно регульовані тарифи, збори та ставки за здійснення вантажних залізничних перевезень, та виконання робіт і надання послуг пов'язаних з їх здійсненням, мають подвійну правову природу, оскільки з одного боку є передбаченими відповідним договором залізничного перевезення вантажів платежами, які виражаються у формі «плати» («провізної плати») та сплачуються контрагентами підприємств залізничного транспорту на адресу перевізника вантажів за отримані від них послуги чи виконані роботи, згідно відповідних положень розділу II Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), глави 32 Господарського кодексу України, ч. 2 ст. 6 Закону України «Про транспорт», ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт», п. 17 Статуту залізниць України (господарсько-правові відносини) [171; 14; 145; 103; 125; 41, с. 93].

З іншого боку зазначені платежі за здійснення вантажних залізничних перевезень розраховуються та справляються за державно регульованими тарифами, зборами та ставками, які виражаються у формі відповідних державно регульованих цінових ставок та правил їх застосування, на підставі яких визначається розмір провізних платежів, які мають сплачуватися контрагентами підприємств залізничного транспорту на адресу перевізника вантажів за отримані від нього транспортні послуги чи виконані роботи, згідно відповідних положень Закону України «Про ціни і ціноутворення», ч. 1 ст. 7 Закону України «Про транспорт», ч. 1 ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», п. 57 Статуту залізниць України, пп. «а» п. 2 додатку до постанови КМУ «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» № 1548 від 25.12.1996 року, п. 3 розділу I Збірника

тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) (публічно-правові відносини) [148; 145; 103; 97; 107; 41, с. 93].

Загалом, нині існує потреба більш чіткого розмежування в чинному законодавстві України про залізничний транспорт термінів «тариф», «збір», «ставка» та «плата» («провізна плата») з метою виправлення наявних між ними неузгодженостей, залишивши при цьому існуючі між ними співвідношення та взаємозв'язок, а тому пропонується ініціювати внесення змін до п. 6 Статуту залізниць України, в частині визначення понять «тариф», «збір», «ставка» та «плата» («провізна плата») в редакції викладеній у Додатку Ф до дисертаційного дослідження [41, с. 94].

Внесення вказаних змін до п. 6 Статуту залізниць України дозволить усунути суперечності, що виникають при застосуванні вказаних термінів підприємством залізничного транспорту (перевізником) і його контрагентами (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації і т.д.), а також сприятиме удосконаленню правового регулювання тарифів не лише на здійснення вантажоперевезень залізницями України, а й на здійснення перевезення залізницями України пасажирів, їх багажу, вантажобагажу та пошти.

### **3.2. Європейський досвід адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень та основні шляхи його запозичення в Україні**

В останні декілька років все гостріше відчувається потреба в відступленні 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.

Статистичні дані свідчать, що близько 70 % всього обсягу 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 [78; 40, с. 292]. Їх частка в вантажоперевезеннях залізницями країн ЄС є значно нижчою в порівнянні з залізницями України, оскільки значний обсяг вантажоперевезень залізниць країн ЄС займає саме високовартісна готова продукція, в кінцевій собівартості якої частка витрат на перевезення є доволі невисокою в порівнянні з часткою витрат на перевезення вантажів 1 класу та позакласної групи [37, с. 85].

Така різниця між складом вантажів, які перевозяться українськими і залізницями країн ЄС призводить до сповільненого переходу залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень, оскільки такий перехід є дуже не вигідним 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 споживанням у власній господарській діяльності. Внаслідок цього будь-які зміни в системі тарифоутворення у сфері вантажоперевезень 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 щодо перевезення вантажів 1 класу та позакласної групи за надзвичайно низькими тарифними ставками, які на практиці дуже часто перевозяться за цінами нижче собівартості (вантажі позакласної групи) або транспортуються за фактичною собівартістю перевезення (вантажі 1 класу) [37, с. 85].

Використання низьких тарифів АТ «Укрзалізниця» в частині вантажоперевезень вантажів 1 класу та позакласної групи, в порівнянні з тарифами залізниць країн ЄС на здійснення перевезень аналогічних вантажів, дозволяє сформуванню низьку ціну на вказані вантажі як товар, за рахунок низької вартості витрат на їх транспортування закладеної в кінцевій ціні такого товару в порівнянні з цінами на аналогічну продукцію на європейському ринку, де вартість перевезення

таких вантажів взагалі не відрізняється від вартості перевезення більш дороговартісних вантажів, оскільки для багатьох залізничних вантажоперевізників ЄС 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 класу або коду. В свою чергу, підвищення тарифів на перевезення вантажів 1 класу та позакласної групи, в тому числі й в частині встановлення однакової вартості з перевезеннями 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 промисловості з використанням вантажів 1 класу та позакласної групи, і матиме негативний вплив для всієї економіки і промисловості України [37, с. 86].

Разом з тим, хоч і повільно, але поступове встановлення однакової вартості на перевезення вантажів різних класів на залізницях України все ж таки відбувається, про що свідчить поступово здійснюване зближення розмірів коефіцієнтів на перевезення вантажів різних класів, та уніфікація в частині встановлення однакових тарифів на повернення порожніх вагонів з-під перевезення вантажів різних класів, незалежно від того вантажі якого класу до цього в них перевозилися, на підставі згадуваних наказів Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021 року і № 586 від 29.10.2021 року [90; 95; 37, с. 86].

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 перевезень 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 держав ЄС, які хоч і мають між собою багато спільного, але і містять певні значні відмінності між собою [37, с. 86].

Порівнюючи АТ «Укрзалізниця» з залізницями країн ЄС можна стверджувати, що з-поміж них залізниці України найбільше схожі на залізниці 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 сьогодення, в тому числі й в частині зміни системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень. Аналогічно АТ «Укрзалізниця», залізниці Республіки пройшли значний шлях реорганізації від державного підприємства до акціонерного товариства, та створення на його базі шляхом реструктуризації ряду окремих підприємств в частині провадження господарської діяльності у різних сферах залізничного транспорту, в тому числі й окремо в вантажоперевезеннях. 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 господарювання, 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 вантажоперевезень залізницями Республіки Польща є підприємство «PKP LHS sp. z o.o.», яке здійснює вантажоперевезення виключно за напрямком Грубешів – Славків (має пряме сполучення з залізницями України), який має більшу ширину колію в 1520 мм (аналогічну ширині колії в Україні), аніж інші залізничні шляхи Республіки Польща в 1435 мм на яких і здійснює вантажоперевезення підприємство «PKP Cargo» [37, с. 86].

Оцінюючи в цілому процес корпоративізації та приватизації підприємств, які входять до складу «Grupa PKP» вбачається, що дещо схожі процеси реструктуризації відбувалися і в АТ «Укрзалізниця» в 2015 році, коли Укрзалізниця

на виконання вимог Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» та постанови КМУ № 200 від 25.06.2014 року «Про утворення публічного акціонерного товариства “Українська залізниця”», з державної установи була реорганізована в публічне акціонерне товариство у складі якого були створені окремі філії, 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» реорганізовані в повноцінні господарські товариства, які можуть бути повністю (аналогічно підприємству «Rail Cargo Hungaria»), або 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 (підприємство «DB Cargo AG») та залізницями Французької Республіки (підприємство «Fret SNCF») [37, с. 86-87].

Реструктуризація залізниць Республіки Польща в 1990 – 2000 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, які встановлюються безпосередньо підприємством «PKP Cargo» чи «PKP LHS sp. z o.o.». Разом з тим, з аналізу тексту Збірників тарифів на здійснення вантажних перевезень підприємствами «PKP Cargo» і «PKP LHS sp. z o.o.» вбачається, що при побудові власної тарифної політики вони в значній мірі керувалися досвідом найбільших залізниць країн ЄС і розробляли власні збірники тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень з огляду на них, що прямо вбачається з єдності підходу до розрахунку вартості вантажоперевезень та однаковості структури вказаних збірників тарифів [189; 190; 37, с. 87].

Тобто, досвід найбільших залізниць країн ЄС свідчить, що приватизація АТ «Укрзалізниця» в жодному разі не є і не може бути обов'язковою умовою реформування тарифної політики у сфері залізничних вантажоперевезень. І хоча досвід Республіки Польща показує, що вагоме значення в реформуванні їхньої тарифної політики у сфері залізничних вантажоперевезень мала приватизація польських залізниць, що посприяло переходу залізниць Республіки Польща з державно регульованих тарифів на вільні, досвід залізниць Федеративної Республіки Німеччина та Французької Республіки вказує, що зазначена умова не є обов'язковою, і реформувати тарифну політику у сфері вантажоперевезень залізницями України можна й залишивши АТ «Укрзалізниця» в державній власності [37, с. 87].

При порівнянні збірників тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень підприємств «РКР Cargo» і «РКР LHS sp. z o.o.» зі Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), можна прийти до висновку, 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, а також буде 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 (інфраструктурного) сектору господарювання [107; 189; 190; 37, с. 87]. І одним з найперших ключових факторів в частині реформування існуючої станом на

теперішній час в Україні системи тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень має стати її спрощення.

У Додатку С до дисертаційного дослідження наведено перелік з 13 складових на підставі яких визначається провізна плата за здійснення вантажоперевезень залізницями України у відповідності до п. 1 розділу II Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [107]. Також у Додатку С до дисертаційного дослідження наведено перелік зі складових на підставі яких визначається провізна плата за здійснення вантажоперевезень залізницями Республіки Польща у відповідності до п. 7 збірника тарифів підприємств «PKP Cargo» і «PKP LHS sp. z o.o.» [189; 190]. Дещо схожі складові елементи в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями Федеративної Республіки Німеччина, Французької Республіки, Словацької Республіки, Румунії та Угорщини, покладені і в основу збірників тарифів на перевезення вантажів підприємств «DB Cargo AG», «Fret SNCF», «ZSSK Cargo», «CFR MARFĂ», «Rail Cargo Hungaria», що прямо прослідковується зі змісту їх Тарифних збірників [184; 185; 186; 187; 188]. Аналізуючи їх вбачається, що при здійсненні вантажоперевезень залізницями країн ЄС розрахунок плати за перевезення вантажів здійснюється за значно спрощеною тарифною моделлю (включає в себе складові у вигляді виду (найменування) вантажу, маси вантажу, відстані його перевезення, інших спеціальних умов його перевезення), аніж та, що встановлена Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [107].

Зменшення кількості складових елементів, які регламентують порядок визначення провізної плати, також призведе і до зменшення кількості правил їх застосування, що не лише спрощує застосування збірника тарифів і полегшує умови провадження за ним господарської діяльності вантажоперевізника і його контрагентами, а й загалом сприяє створенню однакових умов і рівних можливостей для здійснення залізничних вантажоперевезень як вагонами і локомотивами вантажоперевізника, так і власними чи орендованими клієнтами

вантажоперевізника у третьої особи вагонами і локомотивами, і в цілому сприяє розвитку конкуренції між учасниками ринку залізничних вантажоперевезень.

Як приклад обсяг збірника тарифів на перевезення вантажів підприємства «РКР Cargo» становить лише 19 сторінок і містить 4 розділи – «Загальні тарифні положення» і «Спеціальні тарифні положення» (складаються лише з 22 пунктів), «Таблиці основних зборів і корегуючих коефіцієнтів» (містить лише 5 таблиць), «Додаткові оплати» (перелік зборів за роботи та послуги, пов'язаних з перевезенням вантажів розміщується на 4 сторінках) [189]. Обсяг збірника тарифів на перевезення вантажів підприємства «РКР LHS sp. z o.o.» становить 31 сторінку і містить 4 розділи – «Загальні тарифні положення» і «Спеціальні тарифні положення» (складаються лише з 19 пунктів), «Таблиця основних зборів» (містить лише 4 таблиці), «Додаткові оплати» (перелік зборів за роботи та послуги, пов'язані з вантажоперевезенням) [190]. Аналогічно їм також невеликими за обсягами є як збірники тарифів на перевезення вантажів найбільших залізниць ЄС – підприємства «DB Cargo AG» та підприємства «Fret SNCF», так і залізничних вантажоперевізників інших країн ЄС, які межують з Україною – підприємств «ZSSK Cargo», «CFR MARFĂ» і «Rail Cargo Hungaria» [184; 185; 186; 187; 188]. В свою чергу, Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) містить 6 розділів, і при цьому розділ I «Загальні положення» (складаються з 13 пунктів), розділ II «Правила застосування тарифів» (складаються з 32 пунктів), розділ IV «Ставки плати за перевезення» (містить 29 таблиць), а загальний його обсяг значно перевищує 100 сторінок [107].

Поряд зі зменшенням кількості існуючих елементів на підставі яких визначається плата за здійснення вантажоперевезень залізницями України також має відбутися і зменшення кількості тарифних схем базових ставок, які мають застосовуватимуться в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України, з фактичним кінцевим залишенням лише невеликої кількості тарифних схем, замість існуючих станом на теперішній час 29 тарифних схем, які містяться в розділі IV Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним

транспорт у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [107]. Перелік кількості тарифних схем базових ставок, які застосовуються в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями Республіки Польща підприємствами «PKP Cargo» і «PKP LHS sp. z o.o.» наведено у Додатках Т і У до дисертаційного дослідження [189; 190]. Аналогічно їм, доволі незначну кількість тарифних схем базових ставок, які мають застосовуватися в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями країн ЄС, містять також і збірники тарифів на перевезення вантажів підприємств «DB Cargo AG», «Fret SNCF», «ZSSK Cargo», «CFR MARFĂ», «Rail Cargo Hungaria» [184; 185; 186; 187; 188].

Іншим важливим кроком в частині здійснення переходу залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень має стати поступове зменшення кількості коефіцієнтів, які застосовуються при визначенні провізної плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України, з урахуванням класу та коду вантажу.

За результатами аналізу збірників тарифів на перевезення вантажів підприємствами «PKP Cargo» і «PKP LHS sp. z o.o.» слід зробити висновок, що на відміну від тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, відображених в Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), їхні залізничні тарифи є однаково єдиними для всіх груп вантажів незважаючи на наявність їх класифікації і кодифікації, а тому при здійсненні вантажоперевезень польськими залізницями фактично відсутній будь-який вплив класу або коду вантажу, на вартість його вантажоперевезення [107; 189; 190]. Аналогічно залізницям Республіки Польща вплив класу та коду вантажу на вартість вантажоперевезення також відсутній і в частині здійснення перевезення вантажів залізницями Федеративної Республіки Німеччина, Французької Республіки, Словацької Республіки, Румунії та Угорщини, що прямо вбачається зі збірників тарифів на перевезення вантажів підприємств «DB Cargo AG», «Fret SNCF», «ZSSK Cargo», «CFR MARFĂ», «Rail Cargo Hungaria» [184; 185; 186; 187; 188].

Вцілому в частині здійснення вантажоперевезень залізницями країн ЄС класифікація і кодифікація вантажів не має такого суттєвого впливу, який вона має в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, оскільки збірники тарифів на перевезення вантажів залізниць країн ЄС сформовані таким чином, що умови застосування тарифів є однаковими для всіх замовників послуг залізничних вантажоперевезень незалежно від класифікації і кодифікації вантажів, які необхідно перевезти в інтересах замовників вантажоперевезень. Винятком цьому може бути або окремо визначена група вантажів перевезення яких має надзвичайно важливе значення для інтересів держави залізницями якої здійснюються відповідні вантажоперевезення (як приклад Збірником тарифів на перевезення вантажів підприємства «DB Cargo AG» регламентоване надання знижки в 12 % на перевезення вугілля залізницями Федеративної Республіки Німеччина у деяких видах вагонів клієнтів), або вантажоперевезення якоїсь окремої групи вантажів, де зростання собівартості їх перевезення обгрунтоване певними технічними складностями в частині організації здійснення відповідних перевізних процесів (як правило це небезпечні, надзвичайно важкі або негабаритні вантажі). Також мають місце випадки стимулювання клієнтів вантажоперевізників до збільшення обсягів вантажоперевезень чи збереження існуючих обсягів вантажоперевезень (у разі якщо існує реальна можливість зменшення існуючого обсягу вантажоперевезень з певних підстав) шляхом застосування коефіцієнтів до існуючих тарифних ставок [185; 187; 189].

Викладене дає підстави провести узагальнення, що хоча застосування підвищувальних або знижувальних коефіцієнтів до тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень аналогічно АТ «Укрзалізниця» також має місце і в діяльності залізниць країн ЄС, разом з тим, на відмінну від залізниць України, збірниками тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями країн ЄС прямо регламентовано, що застосування коефіцієнтів при визначенні провізної плати за здійснення вантажоперевезень вказаними залізницями має винятковий характер, і застосовується виключно в поодиноких випадках стосовно окремо визначеної категорії вантажів, а не так, як це має місце в частині здійснення вантажоперевезень

залізницями України, коли «коефіцієнтування» застосовується до всіх без виключення вантажів з урахуванням класу або коду вантажу згідно наказу Мінтрансзв'язку № 317 від 26.03.2009 року «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» [107].

Практика залізничних вантажоперевізників країн ЄС показує, що у разі виникнення підстав для перегляду тарифів на перевезення вантажів вказаними залізницями, уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень не встановлюються підвищувальні чи знижувальні корегуючі коефіцієнти до існуючих тарифних ставок збірників тарифів на перевезення вантажів вказаними залізницями, а щоразу, по мірі виникнення відповідної необхідності, змінюються безпосередньо самі тарифні ставки на здійснення залізничних вантажоперевезень. Це є підставою для прийняття нової редакції збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями відповідної країни ЄС, а не підставою для введення додаткових корегуючих коефіцієнтів до діючих тарифних ставок на здійснення залізничних вантажоперевезень, як це практикується в існуючій в Україні моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень.

Слід відмітити, що при переході залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, існує необхідність в поступовій відмові від застосування коефіцієнтування до всіх без виключення номенклатур вантажів, перевезення яких здійснюється залізницями України, оскільки застосування коефіцієнтування до тарифних ставок на здійснення вантажоперевезень залізницями України, аналогічно залізницям країн ЄС, повинно мати виключно винятковий характер, і застосовуватися лише в поодиноких випадках, щодо окремо визначеної категорії вантажів, за наявності для цього дійсно аргументованих підстав пов'язаних з державними інтересами чи

інтересами залізниць України, або особливостями перевезення вказаної групи вантажів.

Найвизначальнішим кроком в частині здійснення переходу залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері залізничних вантажоперевезень, має стати поступове зменшення ступеня їх державного регулювання і розширення сфери застосування вільних тарифів у вказаній сфері правовідносин, що є одним з основних напрямів реалізованої державою цінової політики, в тому числі й в частині здійснення залізничних вантажоперевезень, і прямо регламентовано ст. 4 Закону України «Про ціни і ціноутворення» і визначено Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки [148; 163, с. 59].

Ч. 3 ст. 5 директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 року «Про розвиток залізниць Співтовариства» встановлено, що залізничні підприємства повинні, зокрема, мати право вільно контролювати надання та продаж послуг, а також встановлення цін на них без шкоди Регламенту Ради (ЄЕС) № 1191/69 від 26.06.1969 року про діяльність держав-членів, що стосується зобов'язань, пов'язаних з концепцією громадського обслуговування в сфері перевезень залізничними, автомобільними та внутрішніми водними шляхами [140]. З урахуванням викладеного вбачається, що перехід залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень неодмінно повинно супроводжуватися:

– поступовим зменшенням кількості державно регульованих тарифних ставок на перевезення вантажів (повинно відбуватися внаслідок впровадження спрощеної моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України за рахунок зменшення кількості складових елементів, які регламентують порядок визначення провізної плати, а також правил їх застосування та тарифних схем базових ставок, які застосовуються в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України);

– поступовим зменшенням кількості державно регульованих зборів, які справляються за виконання робіт та надання послуг пов'язаних з перевезенням вантажів, та спрощенням правил їх застосування (встановлені розділом III Збірника

тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), в частині поступового їх віднесення до робіт та послуг, які виконуватимуться вантажоперевізником за вільними тарифами в інтересах його клієнтів на підставі укладених з ними господарських договорів і визначатимуться вантажоперевізником самостійно, у межах наявних у нього господарських повноважень;

– розширенням повноважень вантажоперевізника на застосування вільних тарифів на ті роботи і послуги, які надаються ним його клієнтам при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, замість встановлених уповноваженими на те суб'єктами тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень державно регульованих тарифів, що має бути пов'язане з поступовою реалізацією на практиці розмежування та виокремлення в структурі тарифу на здійснення залізничних вантажоперевезень складових, які належать до природно-монопольного (інфраструктурна складова) і потенційно конкурентного (локомотивна та вагонна складові) сектору господарювання у сфері залізничного транспорту в частині здійснення перевезень вантажів.

Порівнюючи діючу станом на теперішній час в Україні модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень з європейською вбачається, що залізничні вантажоперевізники країн ЄС наділені повноваженнями самостійно встановлювати власні збірники тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, які затверджуються безпосередньо ними, за відсутності залученості до процесу формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) визначених у них залізничних тарифів відповідних органів державної влади, або за наявності мінімального рівня їх залученості до вказаного процесу, оскільки підприємства «DB Cargo AG» і «Fret SNCF» перебувають у державній власності Федеративної Республіки Німеччина і Французької Республіки, як і багато інших залізничних вантажоперевізників різних держав ЄС, а тому держава, будучи їх власником, хоч і не прямо, але опосередковано, через відповідні органи державної влади, все ж таки впливає на тарифну політику, яка провадиться вказаними підприємствами по відношенню до їх контрагентів.

Більше того, підприємства «PKP Cargo», «DB Cargo AG», «Fret SNCF» також наділені господарськими повноваженнями на самостійне встановлення пільгових тарифів на здійснювані ними залізничні вантажоперевезення, відмінні від тих, що встановлені у прийнятих ними же збірниках тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, у разі укладення їх контрагентами (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації і т.д.) з ними відповідних господарських договорів про надання послуг на перевезення вантажів, якими буде регламентоване встановлення вказаними вантажоперевізниками додаткових пільг до вже затверджених цими ж залізничними вантажоперевізниками збірників тарифів на здійснення вантажних перевезень залізницями відповідної країни ЄС. Як приклад, п. 1 збірників тарифів на перевезення вантажів вказаних підприємств прямо регламентовано, що тарифи на перевезення вантажів, встановлені вказаними підприємствами, і правила їх застосування, використовуються у разі, якщо немає інших спеціальних домовленостей між підприємствами «PKP Cargo», «DB Cargo AG», «Fret SNCF», з однієї сторони, та їх клієнтами, з іншої сторони, якими на підставі укладеного між вантажоперевізником і його клієнтом договором встановлюються окремі, фактично ексклюзивні, тарифні умови, відмінні від тих, що містяться у збірниках тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, самостійно встановлених вказаними вантажоперевізниками [185; 187; 189].

Разом з тим, дуже суперечливою в цьому контексті є ситуація в частині наявності у АТ «Укрзалізниця» повноважень як на самостійне формування (розроблення) і встановлення (затвердження, фіксацію) тарифів у сфері залізничних вантажоперевезень, так і на встановлення пільг до затверджених уповноваженими на те суб'єктами тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень державно регульованих тарифів, оскільки це суперечить Законам України «Про ціни і ціноутворення», «Про природні монополії» та ст. 191 Господарського кодексу України, згідно яких АТ «Укрзалізниця», на відміну від багатьох інших залізничних вантажоперевізників різних держав ЄС, не наділене і не може бути наділене повноваженнями як на самостійне встановлення власного збірника тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, так і на

самостійне встановлення пільгових тарифів на здійснювані АТ «Укрзалізниця» залізничні вантажоперевезення, відмінні від тих, що встановлені у Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року) [148; 138; 14; 107].

З викладеного вбачається, що в частині переходу залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері залізничних вантажоперевезень, та неодмінного майбутнього прийняття закону про створення та початок діяльності Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, яка перейме від Мінрозвитку його функції з тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, одним з перших завдань, які виникнуть перед зазначеною Національною комісією буде не лише прийняття нового збірника тарифів в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, спрямованого на поступовий перехід від вітчизняної моделі тарифоутворення у сфері залізничних вантажоперевезень до європейської (з урахуванням досвіду попередніх років вбачається, що Мінрозвитку не прийме його у редакції аналогічній тій, що застосовується залізничними вантажоперевізниками країн ЄС), а й належне врегулювання в ньому повноважень АТ «Укрзалізниця» в частині самостійного встановлення і затвердження пільгових тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень.

З урахуванням практик та стандартів держав ЄС в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, а також ч. 3 ст. 5 директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 року «Про розвиток залізниць Співтовариства», вбачається, що позбавлення АТ «Укрзалізниця» повноважень в частині самостійного встановлення і затвердження пільгових тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень є таким, що суперечить законодавству ЄС у вказаній сфері правовідносин. Але й при цьому є недопустимим і залишення наявних станом на теперішній час у АТ «Укрзалізниця» повноважень щодо самостійного і незалежного розгляду питання встановлення пільг до державно регульованих тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень, як це регламентовано п. 4 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів

залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), оскільки це суперечить Законам України «Про ціни і ціноутворення», «Про природні монополії» та ст. 191 Господарського кодексу України, адже в розумінні вказаних Законів зазначеними повноваженнями в контексті тарифів на залізничні вантажоперевезення можуть бути наділені або відповідні органи державної влади, або національні комісії регулювання природних монополій [140; 148; 138; 14; 107].

Створена в майбутньому Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, повинна буде привести повноваження АТ «Укрзалізниця» з встановлення пільгових тарифів на здійснювані вантажоперевезення залізницями України у повну відповідність до вимог чинного законодавства України шляхом позбавлення АТ «Укрзалізниця» відповідних повноважень. Разом з цим, вказана Національна комісія зобов'язана буде надати АТ «Укрзалізниця» і іншим учасникам перевізного процесу (вантажовідправникам, вантажоодержувачам, експедиторським організаціям і т.д.) повноваження на ініціювання перед нею, у випадку появи такої необхідності, за простою і дієвою адміністративною процедурою питання щодо внесення змін до встановлених вказаною Національною комісією тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України (у прийнятому нею новому Збірнику тарифів в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, на заміну діючому Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), для того, щоб і АТ «Укрзалізниця», і її контрагенти, мали належну можливість, з урахуванням економічних інтересів кожного з них, чи інтересів держави, гнучко та оперативно реагувати на зміни кон'юнктури транспортного ринку шляхом внесення відповідних змін до нового Збірника тарифів в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України.

Щодо можливості реалізації досвіду залізничних вантажоперевізників країн ЄС в частині надання АТ «Укрзалізниця» повноважень на підставі укладених нею з її клієнтами (вантажовідправниками, вантажоодержувачами, експедиторськими організаціями і т.д.) договорів, встановлювати окремі (фактично ексклюзивні) тарифні умови, відмінні від тих, що будуть міститися у прийнятому Національною

комісією, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту новому Збірнику тарифів в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, то надання АТ «Укрзалізниця» таких повноважень є мало ймовірним через існування ряду складностей в його практичній реалізації, оскільки:

– на практиці вказаний правовий механізм повинен буде реалізовуватися АТ «Укрзалізниця» та її клієнтами виключно за погодженням з Національною комісією, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, адже укладення АТ «Укрзалізниця» з її контрагентами відповідних договорів зумовлюватиме внесення змін до державно регульованих тарифів встановлених вказаною Національною комісією, і відсутність залучення до вказаного процесу зазначеного державного регулятора буде прямим порушенням Законів України «Про ціни і ціноутворення», «Про природні монополії» та ст. 191 Господарського кодексу України [148; 138; 14];

– повинен буде відповідати і в жодному разі не суперечити принципам адміністративно-правової діяльності суб'єктів владних повноважень в частині здійснення ними публічно-владних управлінських функцій відображених в ч. 2 ст. 2 Кодексу адміністративного судочинства України, основним принципам державної цінової політики регламентованих ст. 4 Закону України «Про ціни і ціноутворення», і основним принципам державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій в частині реалізації цінової політики регламентованих ч. 1 ст. 9 Закону України «Про природні монополії» [45; 148; 138];

– і одночасно при цьому зумовлювати недопущення порушення АТ «Укрзалізницею» Закону України «Про захист економічної конкуренції» в частині зловживання нею її монопольним (домінуючим) становищем, яке може виражатися в встановленні АТ «Укрзалізниця» окремих, фактично ексклюзивних, тарифних умов, відмінних від тих, що будуть міститися у прийнятому Національною комісією, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, новому збірнику тарифів в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, з одними її клієнтами (вантажовідправниками, вантажоодержувачами,

експедиторськими організаціями і т.д.), і необгрунтованій відмові при цьому іншим її клієнтам в укладенні з ними відповідних договорів [128].

Слід відмітити, 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 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 держав ЄС, вказаний процес в жодному разі не буде простим і однозначно позитивним для всіх без виключення галузей економіки і промисловості України. І навіть більше, – для багатьох галузей економіки і промисловості України процес реформування моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України з початком його введення взагалі може мати «шоковий ефект», оскільки він 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.

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 реформування 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, й спочатку виражатися в завершені уніфікації в частині встановлення однакових тарифів на повернення порожніх вагонів з-під перевезення вантажів різних тарифних класів, про що зазначалося вище, і в подальшому поетапному спрощенні системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України шляхом покрокового 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, які наразі встановлені розділом III Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року);
- коефіцієнтів до тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України.

### **3.3. Удосконалення законодавчих актів, норми яких регулюють тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень**

Чинна система тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України потребує удосконалення у відповідності до сучасних європейських практик, і основою для її подальшого реформування має стати створення та початок діяльності Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, яка у відповідності до

вимог Закону України «Про природні монополії», а також потреб та вимог, які вже давно існують на ринку вантажоперевезень залізницями України, замість Мінрозвитку, має стати державним регулятором тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України та пов'язані з ними роботи і послуги.

Передумовою для початку діяльності Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту повинно стати прийняття:

– нового Закону України «Про залізничний транспорт» замість діючого станом на теперішній час Закону України «Про залізничний транспорт», який є достатньо застарілим та неконкретизованим в частині нормативно-правового врегулювання тарифоутворення у сфері залізничних вантажоперевезень, і таким, що потребує прийняття йому на заміну нового Закону;

– Закону України «Про Національну комісію, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту», якою має бути врегульовано правовий статус зазначеної Національної комісії, її завдання, функції, повноваження та порядок їх здійснення, в тому числі й в частині тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України.

Необхідність створення та початку діяльності Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, як передумови для реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, крім чинного національного законодавства України також прослідковується і в законодавстві ЄС, до якого має бути адаптоване законодавство України у відповідності до Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС, затвердженої Законом України № 1629-IV від 18.03.2004 року, яка визначає механізм досягнення Україною відповідності критеріям набуття членства в ЄС, і включає в себе адаптацію законодавства, утворення відповідних інституцій та інші додаткові заходи, необхідні для ефективного правотворення та правозастосування [102]. Зокрема нею визначено, що метою адаптації законодавства України до законодавства ЄС є досягнення відповідності правової системи України правовій

системі ЄС (*acquis communautaire*) з урахуванням критеріїв, що висуваються ЄС до держав, які мають намір вступити до нього [102]. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС є пріоритетною складовою процесу інтеграції України до ЄС, що в свою чергу є пріоритетним напрямом української зовнішньої політики [102]. Державна політика України щодо адаптації законодавства формується як складова частина правової реформи в Україні та спрямовується на забезпечення єдиних підходів до нормопроєктування, підготовки кваліфікованих спеціалістів, створення належних умов для інституціонального, науково-освітнього, нормопроєктного, технічного, фінансового забезпечення процесу адаптації законодавства України [102].

У відповідності до глави I розділу 14 Переліку актів законодавства України та *acquis* ЄС у пріоритетних сферах адаптації, затвердженого Законом України № 1629-IV від 18.03.2004 року, який є невід'ємним додатком до Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС, спільна транспортна політика є однією з найважливіших складових Єдиного ринку транспортних послуг [156]. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС є одним з головних чинників створення зони вільної торгівлі між Україною та ЄС, що підвищить рівень конкурентоспроможність вітчизняних підприємств транспортного сектору для їх виходу на нові ринки транспортних послуг. Ця ціль є супутньою для загальнодержавної мети у вигляді реалізації народом України свого європейського вибору і цивілізаційного повернення до лона європейських народів [156]. Для реалізації мети загальнодержавної політики України, – вступу до ЄС, – Україна має адаптувати своє національне законодавство та практику його застосування до всієї системи права ЄС таким чином, щоб відповідні норми європейської правової системи (*acquis*) були повністю інкорпоровані у національну систему права України, що загалом є тривалим процесом і продовжується навіть після вступу країни до ЄС [156].

У відповідності до зазначених положень Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС та розділу 14 Переліку актів законодавства України та *acquis* ЄС у пріоритетних сферах адаптації, затверджених

Законом України № 1629-IV від 18.03.2004, існує необхідність адаптувати національне законодавство України у сфері залізничного транспорту до транспортної правової системи (acquis) ЄС в частині його:

– транспозиції (переносу законодавства ЄС у законодавство України з метою їх уніфікації (по можливості), а у разі такої неможливості – максимального зближення один до одного) транспортного acquis у національну систему права України через відповідні національні законодавчі та нормотворчі процедури;

– імплементації (виконання Україною законодавства ЄС) транспозиційованого acquis через утворення необхідних інституційних змін та бюджетних асигнувань для належного нормозастосування;

– застосування через провадження необхідних засобів контролю та санкцій для забезпечення повного та належного дотримання впроваджених норм та правил [102].

Аналогічна позиція також відображена й в Третій Білій Книзі Європейської Комісії у сфері транспорту, в якій наявні пропозиції щодо діяльності ЄС у транспортній сфері (розроблені експертами та офіційними службами ЄС конкретні напрямки політики ЄС у сфері транспорту), з якої вбачається існування необхідності реструктуризувати існуючі в ЄС транспортні збори та податки (в тому числі маються на увазі й тарифи на здійснення залізничних вантажоперевезень), оскільки вони повинні підтримувати роль транспорту в просуванні конкурентоспроможності в Європі, тоді як загальне навантаження на сектор має відображати загальні витрати на транспорт з точки зору інфраструктури і зовнішні витрати [191]. На її виконання громадською організацією «ЕВА (Європейська бізнес асоціація)», яка діє за підтримки Європейської Комісії в Україні, було розроблено власну «Білу книгу залізничної галузі», в якій висвітлено існуючу станом на теперішній час проблематику у сфері залізничного транспорту України, зокрема необхідність створення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту (як органу, який в майбутньому формуватиме тарифну політику в галузі діяльності суб'єктів природної монополії у сфері транспорту, в тому числі й у сфері залізничного

транспорту), прийняття повністю нового Закону України «Про залізничний транспорт» (внаслідок чого вдасться імплементувати ряд директив ЄС у сфері залізничного транспорту та реформувати вказану галузь), створення прозорого механізму тарифоутворення на залізничні перевезення та розробка нового Збірника тарифів на вантажні перевезення (існуюча станом на теперішній час тарифна система є непрозорою та економічно необґрунтованою, що призводить до необхідності закінчення практичної реалізації дерегуляції тарифів на локомотивну, інфраструктурну та вагонні складові) та затвердження Методики формування тарифу на вантажні залізничні перевезення та пов'язані з цим послуги (повинно бути безпосередньо пов'язане з розробкою та введення в дію нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України) [6].

Одними з основних ініціатив ЄС щодо адаптації національного законодавства України до правової системи (acquis) ЄС є транспозиція та імплементация директив, регламентів та рішень ЄС у сфері залізничного транспорту (в тому числі директив Європейського Парламенту і Ради № 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 року «Про розвиток залізниць Співтовариства» і № 2001/14/ЄС від 26.02.2001 року «Про розділення пропускнуої здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою»), згідно яких існує необхідність реформування чинної в Україні системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, що на практиці може бути досягнуто лише за рахунок створення та початку діяльності незалежної і ефективною Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, оскільки всі попередні самостійні ініціативи Уряду України та Мінрозвитку (і його попередників в особі Мінінфраструктури, Мінтрансв'язку та Мінтрансу), у вказаному напрямку були неефективні та малорезультативні [140; 141].

Нині на веб-порталі ВРУ знаходиться ряд законопроектів щодо необхідності прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» замість діючого Закону України «Про залізничний транспорт», а також щодо необхідності створення та початку діяльності Національної комісії, що здійснюватиме

регулювання природних монополій у сфері транспорту, та визначення її повноважень в частині адміністративно-правового регулювання тарифів на роботи і послуги, що повинні будуть надаватися суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, в тому числі й тарифів на здійснення вантажоперевезення залізницями України та пов'язані з ними роботи і послуги.

Одними з найобговорюваніших таких законопроектів були проект нового Закону України «Про залізничний транспорт» № 1196 від 29.08.2019 року та доопрацьований на його основі проект Закону України «Про залізничний транспорт» № 1196-1 від 06.09.2019 року, один з яких мав би стати основою як для подальшого реформування залізничного транспорту України, так і діючої в ньому системи тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України. Про необхідність прийняття одного з вказаних законопроектів на заміну діючому Закону України «Про залізничний транспорт», зазначалося ще в Плані заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженому розпорядженням КМУ № 1411-р від 27.12.2019 року, і в втратившій 01.01.2025 року чинність Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, затвердженій розпорядженням КМУ № 430-р від 30.05.2018 року [142; 117].

Разом з тим, з аналізу зазначених проектів Закону про залізничний транспорт № 1196 від 29.08.2019 року та № 1196-1 від 06.09.2019 року, які було відхилено ВРУ, вбачається, що вони не в повному обсязі врахували рекомендації директив Ради Європи та Європейського Парламенту у сфері діяльності залізничного транспорту, а також містили ряд суперечностей з нормами діючих Законів України у інших сферах правовідносин, що і стало підставою того, що вказані законопроекти так і не були прийняті ВРУ на заміну чинного Закону України «Про залізничний транспорт» [104; 105]. При цьому слід зауважити, що деякі їхні положення в частині врегулювання адміністративно-правового механізму тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, дійсно заслуговують окремої уваги, адже за своїм юридичним змістом вони значно деталізованіше врегульовують відповідні правовідносини, аніж аналогічні правові положення діючого станом на теперішній час Закону України «Про залізничний транспорт».

Так, з-поміж позитивних положень проєктів Закону про залізничний транспорт України № 1196 від 29.08.2019 року та № 1196-1 від 06.09.2019 року, в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, слід виділити наступні:

– визначення Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту у якості одного з органів, які здійснюють державне управління у сфері залізничного транспорту, поряд з КМУ та Мінрозвитку, як центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту (ст. 5 вказаних законопроєктів) [104; 105];

– віднесення до повноважень Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту державного регулювання цін (тарифів) на обов'язкові послуги доступу до інфраструктури загального користування у сфері залізничного транспорту (їх перелік наведено в ч. 3 ст. 17 вказаних законопроєктів) та контроль за їх дотриманням (п. 1 ч. 5 ст. 5 вказаних законопроєктів) [104; 105];

– віднесення до повноважень Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту затвердження Методики формування тарифу на обов'язкові послуги доступу до інфраструктури загального користування та контроль за їх дотриманням у сфері залізничного транспорту (п. 2 ч. 5 ст. 5 вказаних законопроєктів) [104; 105];

– визначення принципів тарифної політики у сфері залізничного транспорту у вигляді: економічної обґрунтованості тарифу; прогнозованості тарифів; забезпечення розвитку конкурентного середовища у сфері пасажирських та вантажних залізничних перевезень; стимулювання операторів інфраструктури до оптимізації використання інфраструктури загального користування та зменшення витрат на утримання, без шкоди для забезпечення безпеки руху та покращення якості послуг з доступу до інфраструктури загального користування; гласності та відкритості процедур регулювання (ч. 1 ст. 8 вказаних законопроєктів) [104; 105];

– законодавчого закріплення, що Методику формування тарифів, що підлягають державному регулюванню затверджує Національна комісія, що

здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Державно регульовані тарифи розробляються суб'єктами господарювання, які надаватимуть послуги, на підставі затвердженої у встановленому порядку методики (ч. 3 ст. 8 вказаних законопроектів) [104; 105].

З-поміж негативних положень проектів Закону про залізничний транспорт № 1196 від 29.08.2019 року та № 1196-1 від 06.09.2019 року, які є неналежним чином доопрацьованими в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, слід виділити:

– віднесення повноважень з питань розгляду скарг стосовно рівня та/або структури тарифів до Мінрозвитку, як центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, замість Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (п. 5 ч. 3 ст. 6 вказаних законопроектів), що прямо протирічить правовим положенням ст.ст. 5, 8, 13 і 14 Закону України «Про природні монополії». Аналогічно повноваженням Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг в частині розгляду скарг та врегулювання спорів між споживачами енергетики та комунальних послуг, та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність у сферах енергетики та комунальних послуг, визначених ст. 21 Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг», вказаними повноваженнями за доцільне вбачається наділити саме Національну комісію, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, а не будь-який інший центральний орган виконавчої влади, оскільки це прямо відповідатиме як вищевказаним правовим положенням Закону України «Про природні монополії», так і завданням та функціям Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту [104; 105; 138; 134; 44, с. 75];

– визначення, що державному регулюванню на залізничному транспорті шляхом встановлення методики формування тарифів підлягають виключно тарифи на обов'язкові послуги з доступу до інфраструктури загального користування (ч. 3 ст. 8 вказаних законопроектів). Вказана позиція загалом є правильною, оскільки

вона відповідає існуючому поділу структури залізничного тарифу на складові, які належать до природно-монопольного (інфраструктурна складова) та потенційно конкурентного (вагонна та локомотивна складова) секторів сфери вантажних залізничних перевезень. Разом з тим аналіз ст. 17 вказаних законопроектів, де визначено перелік обов'язкових, додаткових і допоміжних послуг з доступу до інфраструктури загального користування у сфері залізничного транспорту, показує, що наведений у вказаній статті даного законопроекту перелік природно-монопольних і потенційно конкурентних сфер господарювання у здійсненні вантажних залізничних перевезень, не є в достатньому обсязі детально регламентованим, і при практичному правозастосуванні ч. 3 ст. 8 і ст. 17 вказаних законопроектів можуть виникати певні суперечності та невідповідності, що вказує на необхідність доопрацювання зазначених правових положень і необхідність їх більш глибокої деталізації [104; 105];

– визначення, що державно регульовані тарифи на підставі затвердженої у встановленому порядку методики розробляються виключно суб'єктами господарювання, які надаватимуть відповідні послуги зі здійснення вантажних залізничних перевезень (ч. 3 ст. 8 вказаних законопроектів), що прямо протирічить правовим положенням ст.ст. 5, 8, 12, 13 і 15 Закону України «Про ціни і ціноутворення», та ст.ст. 8, 9, 12 і 13 Закону України «Про природні монополії», згідно яких вказаними повноваженнями наділені виключно КМУ, або інші уповноважені ним чи відповідними Законами України органи виконавчої влади (в тому числі й відповідні національні комісії), і в жодному разі відповідними повноваженнями не можуть бути наділені суб'єкти господарювання, й навіть державного сектору економіки [104; 105; 148; 138; 44, с. 75];

– аналогічні визначення, що оператор інфраструктури (тобто АТ «Укрзалізниця») розробляє Порядок доступу до інфраструктури загального користування, в якому визначає інфраструктуру загального користування, доступну для здійснення перевезень та всю інформацію, необхідну для отримання доступу до інфраструктури, зокрема, основні критерії для отримання доступу до

інфраструктури загального користування, включаючи тарифи (ч. 7 ст. 17 вказаних законопроектів) [104; 105; 148; 138; 44, с. 75].

Таким чином бачимо, що проекти Закону № 1196 від 29.08.2019 року та № 1196-1 від 06.09.2019 року, хоч і містять певні позитивні правові новели в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України, але при цьому мають значні суперечності з чинними Законами України «Про ціни і ціноутворення» і «Про природні монополії», що вказує на недосконалість даних проектів закону та необхідність їх доопрацювання, і невідповідність їх тим вимогам, які до них ставились в частині адаптації національного законодавства України у сфері залізничного транспорту до транспортного *acquis* (правової системи) ЄС.

Аналізуючи чинну систему актів законодавства України про залізничний транспорт слід відмітити, що існуючі проблеми тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень мають вирішуватися не лише шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» на заміну діючому, а й шляхом комплексного внесення змін і до ряду інших законів України, якими врегульовано правовідносини у суміжних сферах правовідносин. Саме тому вбачається за доцільне також проаналізувати наявні на офіційному веб-порталі ВРУ інші проекти законів про створення та діяльність Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, останнім з-поміж яких є проект Закону про внесення змін до Закону України «Про транспорт» № 6514 від 13.01.2022 року, а до цього йому передували законопроекти № 3927 від 22.07.2020 року та № 2699 від 28.12.2019 року.

З аналізу проекту Закону про внесення змін до Закону України «Про транспорт» № 6514 від 13.01.2022 року вбачається, що ним пропонується доповнити Закон України «Про транспорт» статтею 4<sup>2</sup>, якою передбачатиметься, що Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту буде органом державного регулювання у сфері транспорту, в тому числі й з питання встановлення тарифів (зборів, плати). Вказана Національна комісія, в межах своїх повноважень, бере участь у формуванні тарифної та цінової

політики у сфері транспорту з урахуванням вимог нормативних документів міжнародних організацій, членом яких є Україна, а також розробляє та затверджує нормативно-правові акти щодо формування, розрахунку та встановлення державних регульованих тарифів (зборів, плати) для суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках у сфері транспорту. Також вона здійснює державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках у сфері транспорту та надає пропозиції центральним органам виконавчої влади щодо інвестиційних проєктів суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання, що діють на суміжних ринках у сфері транспорту для забезпечення встановлення економічно обґрунтованих державних регульованих тарифів (зборів, плати), до складу яких обов'язково включається розмір інвестиційної складової частини [85].

Разом з тим вказаний законопроект за своїм змістом та правовою природою є значно більш недосконалим, ніж попередні проєкти Закону про залізничний транспорт України № 1196 від 29.08.2019 та № 1196-1 від 06.09.2019, оскільки він містить велику кількість прогалів та не регулює, або ж неналежно регулює, значну частину правовідносин, які мав би регулювати, в тому числі й в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, зокрема у ньому:

- відсутній перелік завдань та функцій, які повинні виконуватися Національною комісією, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, у відповідності до ст. 12 і 13 Закону України «Про природні монополії» [138];

- не визначено переліку принципів на підставі яких Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту буде провадити регуляторну діяльність, та переліку принципів на підставі яких вона формуватиме та реалізовуватиме тарифну та цінову політику у сфері транспорту, в тому числі й залізничного транспорту;

- не визначено переліку гарантій діяльності Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, та порядок

врегулювання її взаємовідносин з іншими органами державної влади, аналогічних тим, що визначені ст. 5 і 6 Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг» [134];

– не регламентовано порядок здійснення Національною комісією, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, державного контролю або нагляду у сфері транспорту, та порядок реалізації нею функції з моніторингу ринку транспорту, в тому числі й формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування (реалізації) на ньому тарифів, зборів та плати;

– не регламентовано, які саме тарифи, збори та плати як в частині здійснення вантажних залізничних перевезень, так і в частині здійснення вантажоперевезень іншими видами транспорту, в яких провадять господарську діяльність суб'єкти природних монополій, згідно вказаного проєкту закону будуть відноситися до державно регульованих цін (тарифів, зборів, плати), і яким чином відносно них, відповідно, Національною комісією, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, буде провадитися формування тарифної та цінової політики у сфері транспорту. Відповідно, зважаючи на вказане, даним законопроектом також не регламентовано, які саме тарифи, збори та плати, як в частині здійснення вантажних залізничних перевезень, так і в частині здійснення вантажоперевезень іншими видами транспорту, в яких провадять господарську діяльність суб'єкти природних монополій, згідно вказаного проєкту закону будуть відноситися до вільних цін (тарифів, зборів, плати), і яким чином, відповідно, суб'єктами господарювання буде провадитися формування тарифної та цінової політики самостійно за згодою сторін на договірній основі;

– не регламентовано порядок реалізації та застосування вказаного законопроекту у співвідношенні з взаємопов'язаними законодавчими актами у вигляді Законів України «Про природні монополії», «Про ціни та ціноутворення», «Про залізничний транспорт» та іншими законами України, що регулюють діяльність інших видів транспорту, в яких провадять господарську діяльність суб'єкти природних монополій, що на практиці мало б виражатися у внесенні

вказаним законопроектом № 6514 від 13.01.2022 змін не лише до Закону України «Про транспорт», а й до ряду інших законів України, в частині приведення їх у відповідність один до одного [85].

З урахуванням викладеного вбачається, що проект Закону № 6514 від 13.01.2022 року є не просто недосконалим у порівнянні з проектами Закону про залізничний транспорт України № 1196 від 29.08.2019 та № 1196-1 від 06.09.2019, а й є таким, що містить велику кількість грубих прогалин та не регулює, або ж неналежно регулює, значну частину правовідносин, які мав би регулювати, що не просто вказує на його недосконалість та необхідність доопрацювання, а й прямо зумовлює правильність дій ВРУ в частині утримання від запропонованих ним змін до діючого Закону України «Про транспорт».

Значно досконалішими були попередні до нього проекти Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту № 3927 від 22.07.2020 року і № 2699 від 28.12.2019 року, з аналізу яких простежується факт їх взаємопов'язаності між собою, і те, що законопроект № 3927 від 22.07.2020 року фактично є більш доопрацьованою та деталізованою редакцією законопроекту № 2699 від 28.12.2019 року. Ними обома регламентувалося, що Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту має бути створена у якості постійно діючого центрального органу виконавчої влади зі спеціальним статусом, метою діяльності якого стане державне регулювання, моніторинг та контроль у сфері транспорту, зокрема державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту (ч. 1 ст. 2 і ч. 1 ст. 3 вказаних законопроектів) [135; 136]. При цьому, ч. 1 ст. 3 проекту Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту № 3927 від 22.07.2020 року, на відміну від більш спрощеного за своїм змістом законопроекту № 2699 від 28.12.2019 року, деталізувалося, що державне регулювання, моніторинг та контроль за діяльністю суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, в частині

тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, повинні здійснюватися шляхом:

– формування тарифів (зборів, плати) на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту в частині користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування (вказане правове положення також було наявне в ст. 3 законопроекту № 2699 від 28.12.2019) [135; 136];

– встановлення граничного рівня цін на послуги, що надаються суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту в частині надання послуг тягового залізничного рухомого складу для внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та/або вантажів залізничним транспортом (вказане правове положення в законопроекті № 2699 від 28.12.2019 відсутнє) [136].

Ст. 4 кожного з вказаних законопроектів визначалися принципи, мета та форми діяльності Національної комісії, що має здійснювати державне регулювання у сфері транспорту, а також її основні завдання [135; 136]. Основними принципами діяльності вказаної Національної комісії повинні були стати: законність; гласність, доступність, прозорість та відкритість процедури державного регулювання; адресність регулювання, його спрямованість на конкретного суб'єкта природних монополій у сфері транспорту та суб'єкта господарювання, що провадить діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту; незалежність суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, і передбачуваність державного регулювання діяльності таких суб'єктів для споживачів та суспільства; колегіальність та об'єктивність під час прийняття рішень; відповідальність за прийняті рішення та відшкодування суб'єктам природних монополій у сфері транспорту і суб'єктам господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, завданої шкоди; доцільність під час прийняття рішень [136]. Також ст. 4 законопроекту № 3927 від 22.07.2020 року визначалося, що Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту

повинна здійснювати державне регулювання з метою досягнення балансу інтересів споживачів, суб'єктів природних монополій у сфері транспорту та суб'єктів господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту і держави, забезпечення створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України [136]. Крім того, ст. 4 законопроекту № 3927 від 22.07.2020 року було регаментовано, що однією з форм діяльності вказаної Національної комісії повинно бути формування цінової і тарифної політики у сфері транспорту, та реалізація відповідної політики у випадках, коли такі повноваження надані Національній комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, законом [136]. Основними завданнями Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, повинні були стати: формування та реалізації цінової політики на ринку послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, забезпечення її прогнозованості та відкритості, сприяння впровадженню стимулюючих методів регулювання цін; сприяння створенню умов для розвитку конкуренції та ефективного задоволення попиту, а також сприяння розвитку конкуренції на суміжних ринках; сприяння ефективному функціонуванню ринків послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, на основі збалансування інтересів суспільства, суб'єктів господарювання, споживачів та держави; здійснення державного контролю за додержанням встановлених тарифів (зборів, плати) на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, визначених цим Законом [136].

Ст. 5 кожного з вказаних законопроектів визначаються повноваження та функції Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту. Зокрема згідно проекту закону № 3927 від 22.07.2020 року Національна

комісія, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до покладених на неї завдань:

- встановлює тарифи (збори, плату) на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, та граничний рівень цін на послуги, що надаються суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках у сфері транспорту, визначених цим законопроектом;

- здійснює державне регулювання цін послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, визначених цим законопроектом, в межах визначених повноважень, та контроль за їх дотриманням;

- здійснює нагляд за рівноправним доступом до стратегічної інфраструктури та розгляд скарг стосовно рівноправного доступу до стратегічної інфраструктури, під'їзних колій, розподілення пропускної спроможності стратегічної інфраструктури, рівня та/або структури тарифу на обов'язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури;

- здійснює постійний моніторинг кон'юнктури ринку послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту та суб'єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, порівняно з міжнародним ринком надання таких послуг та з урахуванням інших факторів, що можуть впливати на тарифну політику у сфері транспорту;

- здійснює затвердження порядку зарахування коштів на спеціальний рахунок оператора інфраструктури від інвестиційної складової тарифу на обов'язкові послуги з доступу до стратегічної інфраструктури, контроль за його дотриманням та цільовим використанням цих коштів;

- здійснює прийняття Методики формування тарифу на обов'язкові послуги доступу до стратегічної інфраструктури та контроль за її застосуванням;

- розробляє та вносить КМУ в установленому порядку пропозиції щодо вдосконалення законодавства про природні монополії;

– приймає в межах своїх повноважень рішення, які є обов’язковими для виконання суб’єктами природних монополій у сфері транспорту та суб’єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках [135; 136].

Ст. 16 вказаних законопроектів визначається, що державний нагляд (контроль) за дотриманням встановлених тарифів (зборів, плати) на послуги, що надаються суб’єктам природних монополій у сфері транспорту та суб’єктам господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, здійснюється шляхом перевірки стану виконання суб’єктами природних монополій у сфері транспорту та суб’єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, вимог закону в порядку, визначеному Законом України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» [135; 136].

Ст. 17 кожного з вказаних законопроектів встановлено, що Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту повинна здійснювати моніторинг функціонування ринків у сфері транспорту, який забезпечується шляхом проведення аналізу та оцінки, зокрема рівня прозорості та конкуренції на ринках у сфері транспорту, застосування цін і тарифів у сферах, що регулюються, виконання суб’єктами природних монополій у сфері транспорту та суб’єктами господарювання, що провадять діяльність на суміжних ринках, своїх зобов’язань відповідно до законодавства, а також відсутності проявів перехресного субсидювання між різними видами діяльності на ринках у сфері транспорту. Також кожним з вказаних законопроектів регламентовано внесення змін до ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» в частині визначення у ній, що встановлення тарифів на перевезення вантажів (в тому числі на транзитні перевезення вантажів залізничним транспортом), пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом здійснюється вказаною Національною комісією [135; 136].

Проект Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту № 3927 від 22.07.2020 року є найдосконалішим з-поміж усіх вище перерахованих законопроектів, якими регламентовано порядок створення і діяльності Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері

транспорту. Разом з тим, і він містить ряд суттєвих недоліків та прогалин, які вказують на його недосконалість та необхідність більш детально врегулювати наявні в ньому правові положення в частині врахування чи не врахування Національною комісією критеріїв встановлених ч. 2 і 3 ст. 9 Закону України «Про природні монополії», які повинні впливати на формування, встановлення та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень, а також щодо моніторингу ринку у сферах діяльності суб'єктів природних монополій у галузі транспорту та в суміжних галузях провадження господарської діяльності, в тому числі й в частині здійснення вантажних залізничних перевезень [136; 138]. В даному випадку вбачається за доцільне взяти за основу аналогічну вказаним правовідносинам ст. 20 Закону України «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг», якою вказане питання детально регламентоване в контексті здійснення Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг моніторингу ринків у сферах енергетики та комунальних послуг [134].

Фактичною підставою неприйняття ВРУ до розгляду по суті законопроєкту № 3927 від 22.07.2020 року стала необхідність його доопрацювання та приведення ряду його правових положень, відмінних від адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сферах діяльності суб'єктів природних монополій в галузях транспорту, у відповідність до вимог Конституції України та Бюджетного кодексу України, що прямо вбачається з інформації наявної на веб-порталі ВРУ в карточці вказаного законопроєкту [136]. В той же час, в тій своїй частині, яка врегульовує адміністративно-правове регулювання тарифоутворення на послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, та в суміжних з нею галузях провадження господарської діяльності, законопроєкт № 3927 від 22.07.2020 року може виступати доволі якісною базою для створення на його основі майбутнього Закону України про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Загалом оцінюючи всі попередні самостійні ініціативи Уряду України та Мінрозвитку (в тому числі й його попередників в особі Мінінфраструктури,

Мінтрансзв'язку та Мінтрансу) в частині реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, вбачається, що лише прийняття відповідного закону про створення та початок діяльності Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, а також внесення відповідних змін до чинного законодавства України, повинні стати передумовою та першим кроком на шляху подальшого реформування існуючої в Україні системи тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень і запозичення передового досвіду ЄС в частині побудови нової тарифної політики у сфері вантажоперевезень залізницями України.

Зі сторони АТ «Укрзалізниця» передумовою реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України повинно стати прийняття нової Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2025-2030 роки, на заміну втраченої чинності Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, як основного внутрішнього документа АТ «Укрзалізниця», яким повинні бути визначені стратегічні напрямки, альтернативи та пріоритети її діяльності на найближчі 5 років (до закінчення терміну дії Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року), а також бачення процесу їх впровадження на вказаний період часу, в тому числі й в частині реформування сфери тарифоутворення в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України, як фінансової основи не лише для подальшого розвитку сфери залізничного транспорту України, а й інших пов'язаних з нею галузей промисловості та економіки нашої держави.

Так Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, яка станом на теперішній час втратила чинність, регламентувалася поступова гармонізація діючих стандартів, політик та законодавства України у сфері транспорту зі стандартами, політиками та законодавством ЄС у вказаній сфері правовідносин. Разом з тим, вказана Стратегія в контексті реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України, не була належним чином реалізована на практиці. Розроблена їй на заміну Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2025-2030 роки повинна буде передбачати механізми, методи і

принципи подальшого реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, як однієї з ключових стратегічних ініціатив подальшого розвитку залізничного транспорту України, і регламентувати подальше впровадження економічно обґрунтованих, зрозумілих та логічних клієнтоорієнтованих тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України на заміну існуючим. Зокрема новою Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2025-2030 роки повинно бути регламентовано забезпечення формування окремих тарифів на доступ до залізничної інфраструктури та на перевезення відповідно до вимог директив ЄС, ліквідація розподілу вартості перевезення у вантажному та порожньому рейсах за тарифними класами вантажів, а також інших цін та тарифів, рівень яких залежить від типу вантажу, дерегуляція цін та тарифів, які не відносяться до послуг природної монополії, запровадження автоматичної індексації тарифів на перевезення вантажів залізницями України у відповідності до рівня індексу цін виробників промислової продукції, поступове зменшення ступеня державного регулювання тарифів на перевезення вантажів залізницями України і розширення сфери застосування вільних тарифів у вказаній сфері правовідносин. І, на відміну від Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, механізми, методи і принципи подальшого реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення регламентовані Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2025-2030 роки, повинні бути дійсно реалізовані на практиці, а не просто задекларовані АТ «Укрзалізницею», як шляхи потенційно бажаного розвитку діяльності українських залізниць.

### **Висновки до розділу 3**

Проаналізувавши шляхи удосконалення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід зробити наступні висновки.

1. З позицій науковців, які досліджували питання «ціни і ціноутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» вбачається, що тариф на здійснення вантажоперевезень залізницями України, є одним з видів державно регульованих цін, які встановлюються уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин. Разом з цим, на відміну від цін (тарифів) на будь-які інші види товарів, робіт чи послуг, тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України є більш складними за своєю внутрішньою економічною будовою, оскільки вони впливають на формування кінцевих цін на залежну від них продукцію промисловості й сільського господарства, і самі при цьому залежать від собівартості виробництва промислової продукції, а не лише від обсягів і відстані її перевезення залізницями України.

У позиціях законодавця, підхід до цих понять ґрунтується на відокремленні термінів «тариф» (як системи цінових ставок та правил їх застосування, за якими проводяться розрахунки за перевезення вантажів залізницями) і «збір» (як системи цінових ставок та правил їх застосування, за якими проводяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів). При цьому в законодавстві України відсутнє належне правове визначення терміну «ставка», а також відсутнє належне правове розмежування між собою термінів «тариф» і «плата» («провізна плата»), що є підставою для внесення відповідних змін до п. 6 Статуту залізниць України, відповідно до пропозицій зазначених у **Додатку Ф до дисертаційного дослідження**, з метою усунення наявних станом на теперішній час неузгодженостей між вказаними термінами, та недопущення їх поглиблення в майбутньому, залишивши при цьому наявне між ними співвідношення та взаємозв'язок.

2. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн ЄС показує, що у майбутньому в основу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України повинні покладатися положення закріплені у збірниках тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями країн

ЄС, зокрема Республіки Польща (збірники тарифів підприємств «PKP Cargo» і «PKP LHS sp. z o.o.»), Федеративної Республіки Німеччина (збірник тарифів підприємства «DB Cargo AG»), Французької Республіки (збірник тарифів підприємства «Fret SNCF»), Словацької Республіки (збірник тарифів підприємства «ZSSK Cargo»), Румунії (збірник тарифів підприємства «CFR MARFĂ») та Угорщини (збірник тарифів підприємства «Rail Cargo Hungaria»).

Збірники тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень кожної з вказаних країн ЄС об'єднує те, що встановлена кожним з них система обрахунку провізної плати за здійснення залізничних вантажоперевезень є значно простішою аніж та, що застосовується в Україні. Зокрема тарифними збірниками вказаних європейських залізничних вантажоперевізників визначена значно менша кількість складових та правил їх застосування, а також тарифних схем, на підставі яких обраховується провізна плата за здійснення вантажоперевезень залізницею кожної з зазначених країн ЄС. Також тарифними збірниками вказаних європейських залізничних вантажоперевізників регламентоване застосування коефіцієнтування виключно для окремо встановленої номенклатури вантажів, в той час як на залізницях України різні коефіцієнти застосовуються для всіх без виключення номенклатур вантажів. На противагу цьому, залізничні тарифи країн ЄС спрямовані на те щоб бути однаково єдиними для всіх груп вантажів незважаючи на їх кодифікацію чи класифікацію.

Найголовнішим кроком в частині здійснення переходу залізниць України на європейську модель тарифоутворення у сфері залізничних вантажоперевезень, має стати поступове зменшення ступеня їх державного регулювання і розширення сфери застосування вільних тарифів. Вказане завдання покладатиметься на створену в майбутньому Національну комісію, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту.

Протягом останніх років Україною переймається досвід країн ЄС у частині тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, що проявляється в поступовому зближенні розмірів коефіцієнтів на перевезення

вантажів різних класів та поступовій уніфікації в частині встановлення однакових тарифів на повернення порожніх вагонів з-під перевезення вантажів різних класів.

Прогнозується, що Україна й надалі запозичуватиме європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень. Найбільш вірогідним є те, що Україна перейме модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями Республіки Польща. Однак, існує й можливість поступового напрацювання власної моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень з можливим запозиченням і уніфікацією між собою елементів моделей тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень одразу декількох держав ЄС, які хоч і мають між собою багато спільного, але і містять певні незначні відмінності між собою. В цілому перейняття Україною досвіду країн ЄС в частині побудови нової моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, є неминучим та правильним кроком в частині побудови та впровадження сучасної тарифної політики в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України.

3. Нині існує нагальна потреба в удосконаленні чинної системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України. По-перше, основою для цього повинно стати прийняття закону про створення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, утворення якої прямо регламентоване законодавством України про природні монополії. Національна комісія, замість Мінрозвитку, повинна стати державним регулятором цін і тарифів на роботи і послуги, що надаються суб'єктами природних монополій у сфері транспорту, в тому числі й тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України та пов'язані з ними роботи і послуги. По-друге, важливим кроком в частині реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями України має стати прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт». По-третє, слід констатувати, що якість проаналізованих законопроектів з зазначених питань є доволі невисокою, що вказує на необхідність

провадження подальшої правотворчої діяльності у вказаних напрямках, з урахуванням передових практик та досвіду країн ЄС.

Узагальнюючи вцілому позицію законодавця щодо необхідності створення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, з метою подальшого реформування системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України, вбачається за доцільне ініціювати внесення змін до ряду актів законодавства України, якими регламентовано порядок здійснення адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, зокрема виклавши у новій редакції ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», постанову Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України», п. 2 додатка до постанови Кабінету Міністрів України № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» та Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 782 від 08.10.2013 року, відповідно до пропозицій зазначених у Додатку Ф до дисертаційного дослідження.

Також необхідним є розроблення і впровадження АТ «Укрзалізниця» нової Стратегії на 2025-2030 роки, на заміну втраченої чинності Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, як однієї з ключових стратегічних ініціатив подальшого розвитку залізничного транспорту України у відповідності до вимог ЄС в частині подальшого реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

## ВИСНОВКИ

Узагальнення результатів теоретичного й емпіричного дослідження адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень надало змогу дійти наступних висновків.

1. За результатами аналізу історичних та правових процесів в частині становлення та розвитку залізничного транспорту України виокремлено шість періодів становлення та розвитку системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України:

– «період історичного формування тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1861 року по 1888 рік, і характеризувався виключно наявністю договірних відносин в частині тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України, за відсутності будь-якого публічно-правового регулювання вказаних правовідносин зі сторони держави;

– «період державного втручання у політику тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1889 року по 1920 рік, під час перебування Україною під контролем російської та Австро-Угорської імперій, – характеризувався зародженням адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень зі сторони уповноважених на те державою суб'єктів владних повноважень;

– «радянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1921 року по 1990 рік, – характеризувався укріпленням та розвитком адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень зі сторони уповноважених на те державою суб'єктів владних повноважень. Тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України стали інструментом державної політики спрямованої на розвиток інших галузей промисловості, за рахунок встановлення тарифних ставок на залізничні перевезення ряду вантажів нижче від фактичної собівартості витрат понесених на їх транспортування,

внаслідок чого відбувалося фактичне субсидювання інших галузей промисловості за рахунок залізничного транспорту. Характерним було введення двоставочної системи тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України, внаслідок чого за своєю структурою вони почали складатися з плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію;

– «пострадянський період в історії тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 1991 року по 1999 рік, – характеризувався лише початком становлення України, як незалежної, самостійної та суверенної європейської держави, яка ще не була готова і не мала повноцінної можливості створити власний збірник тарифів на здійснення залізничних вантажоперевезень, а тому перейняла існуючу в колишньому СРСР модель тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, яку вона розвивала у відповідності до вимог та реалій сьогодення в частині поступової лібералізації вказаної сфери публічно-правових відносин. Період характеризувався прийняттям Мінтрансом наказу № 279 від 29.07.1997 року «Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів»;

– «період тарифної самостійності у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який тривав з 2000 року по 2009 рік, – характеризувався прийняттям першого в історії незалежної України Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (1999 року). Вказаний Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України багато чого запозичував з передуючого йому Прейскуранта № 10-01 «Тарифи на вантажні залізничні перевезення», затвердженого постановою Держкомцін СРСР і Міністерства шляхів сполучення СРСР № 328 від 31.01.1989 року. В той же час його прийняття стало справжньою віхою в історії побудови Україною власної системи тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень;

– «період європейської трансформаційної політики у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень», який триває з 2009 року по теперішній час, – характеризується прийняттям кардинально нового, діючого станом на теперішній

час, Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року), а також існуванням діючої станом на теперішній час системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України, відповідно до якої тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України за своєю структурою складаються не лише з плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію, а й з паралельно існуючими з ними додатково виокремленими інфраструктурною, локомотивною та вагонною складовими.

2. Під поняттям адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень пропонується розуміти державно-правовий вплив на відносини формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень з метою відповідного їх впорядкування в інтересах суспільства і держави за допомогою спеціально створених державою правових механізмів, забезпечення яких здійснюється відповідними суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин в межах наявної у них публічно владної компетенції.

У якості об'єкта адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід вважати суспільно-правові відносини в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень за допомогою спеціально створених державою правових механізмів, забезпечення яких здійснюється відповідними суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин в межах наявної у них публічно владної компетенції.

Визначено, що відповідно до Закону України «Про транспорт», метою адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є забезпечення досягнення встановлених ч. 1 ст. 3 вказаного Закону завдань державного управління у сфері транспорту, а саме своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, додержання необхідних

темрів і пропорцій розвитку національної транспортної системи, захисту економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту, обмеження монополізму та розвиток конкуренції, координації роботи різних видів транспорту.

Встановлено, що функціями адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є визначені його сутністю та призначенням прояви правового регуляторного впливу на вказану сферу правовідносин, що на практиці виражається в визначенні державою суб'єктів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, встановленні їх повноважень, прав та обов'язків в частині здійснення регуляторної діяльності у вказаній сфері публічно правових відносин, а також закріпленні в актах законодавства України правових процедур щодо регулювання ними даної сфери правовідносин.

Запропоновано під принципами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень розуміти найзагальніші, найбільш значущі та універсальні правові вимоги, які є незмінно стабільними та об'єктивно необхідними для публічної діяльності КМУ та інших уповноважених ним суб'єктів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин, в межах наявної у них публічно владної компетенції, в частині здійснення і реалізації тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень, і які виступають найважливішим критерієм законності та правомірності рішень, дій чи бездіяльності вказаних суб'єктів владних повноважень при реалізації ними наявних у них публічно-владних повноважень в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень. Основними з-поміж них є: принцип верховенства права, законності, юридичної визначеності, відповідності законній меті, обґрунтованості, безсторонності (неупередженості), рівності, пропорційності, розумності строків. Всі інші принципи є галузевими, як приклад встановлені ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт» принципи взаємної

вигоди, рівної та повної відповідальності. Також перелік галузевих принципів права пропонується доповнити принципом економічної ефективності, який повинен буде полягати у тому, що органи публічної влади повинні будуть діяти та приймати рішення керуючись ідеєю досягнення максимально можливого економічного ефекту від вчинених дій чи прийнятих рішень для всіх учасників ринку перевезень незалежно від форми власності, про що вбачається за необхідне внести відповідні зміни до ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт».

3. Встановлено, що основними суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є КМУ, Мінрозвитку та АТ «Укрзалізниця». Важливі допоміжні функції в частині адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень також виконують Мінекономіки, Мінфін, Мін'юст та ДРС.

Під час проведення дослідження визначено, що вказані суб'єкти адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є взаємопов'язаними та взаємодіючими між собою, і становлять єдину систему органів державної влади та їх посадових осіб уповноважених на здійснення публічно-владних управлінських функцій у вказаній сфері правовідносин, які у своїй сукупності утворюють єдиний цілий механізм державно-правового регулювання в частині формування (визначення), встановлення (затвердження, фіксації) та застосування тарифів у сфері вантажних залізничних перевезень.

В ході дослідження встановлено, що нині існує необхідність внесення змін до сучасної системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, оскільки існує необхідність утворення Національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту, шляхом прийняття відповідного закону, який регламентуватиме і регулюватиме порядок її діяльності. Національна комісія, що здійснюватиме державне регулювання природних монополій у сфері транспорту повинна стати основним суб'єктом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері діяльності природних монополій

в галузі транспорту замість Мінрозвитку, в тому числі й в частині тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України. Її створення повинно зумовити виключення Мінфіна, Мін'юсту та ДРС з переліку органів державної влади, які погоджують пропозиції щодо перегляду чи встановлення тарифів на вантажоперевезення залізницями України та пов'язані з ними послуги. Також вказана Національна комісія повинна буде належним чином врегулювати правовий статус АТ «Укрзалізниця», як суб'єкта не уповноваженого на формування (розробку) і встановлення (затвердження, фіксування) тарифів на вантажоперевезення залізницями України та пов'язані з ними послуги, але уповноваженого на ініціювання питання щодо перегляду чинних чи встановлення нових тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги.

4. Під тарифоутворенням у сфері вантажних залізничних перевезень пропонується розуміти процес формування та встановлення тарифів (як одного з видів цін) на здійснення залізничних вантажоперевезень та пов'язані з ними послуги.

Механізмом тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України є сукупність складових (економічно обґрунтованих та сгрупованих витрат пов'язаних з використанням залізничної інфраструктури, парку локомотивів і вагонного парку на початковій, безпосередній та кінцевій стадіях здійснення залізничних вантажоперевезень) за допомогою яких відбувається процес формування та встановлення тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень та пов'язані з ними послуги.

Зроблено висновок, що на структуру механізму тарифоутворення у сфері здійснення вантажоперевезень залізницями України впливають інфраструктурна складова (розмір плати за перевезення залізничним транспортом вантажів, що включає в собі плату за надані послуги інфраструктури), локомотивна складова (розмір плати за експлуатацію та використання локомотивів) і вагонна складова (розмір плати за використання залізничного рухомого складу, крім локомотивів), що продиктовано необхідністю виокремлення в тарифі складових, які належать до

природно-монопольного (інфраструктурна складова) та потенційно конкурентного (вагонної та локомотивної складових) секторів сфери господарювання залізничних вантажоперевезень.

Поряд з ними невід'ємними структурними елементами, які впливають на механізм тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень є плата за початково-кінцеві операції (справляється за утримання рухомого складу на стоянках, його підготовку та завантаження, різного роду маневрові роботи, та всі інші види робіт і послуг не пов'язані з рухом і відстанню вантажоперевезень, й покриває всі витрати в частині виконання вказаних робіт, а також зумовлює отримання відповідного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи) та плата за рухому операцію (справляється за утримання рухомого складу на шляху перевезення ним вантажу, й покриває всі витрати в частині виконання вказаних робіт, а також зумовлює отримання відповідного розміру прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи).

При обрахунку провізної плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України інфраструктурна, локомотивна і вагонна складові виокремлюються як в платі за початково-кінцеві операції, так і в платі за рухомою операцією, і зумовлюють як покриття витрат понесених на здійснення перевезення, так і отримання прибутку.

Встановлено, що структура тарифу на перевезення вантажів залізницями України, у частині її поділу на вказані складові цілком і повністю відповідає вимогам та запитам сьогодення, щодо загальноприйнятної структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом.

5. Під засобами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень пропонується розуміти засоби правового регулювання за допомогою яких державою здійснюється владно-регулятивний вплив на вказану сферу правовідносин з метою її закріплення, упорядкування та розвитку.

Встановлено, що одним з основних засобів адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин є «зобов'язання», яке на практиці виражається в виконанні і дотриманні АТ «Укрзалізниця» і її контрагентами (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедиторські організації та інші) встановлених державою (у разі якщо мова йде про державно регульовані тарифи) чи сторонами договору залізничного вантажоперевезення (у разі якщо мова йде про вільні тарифи) тарифів (цін і правил їх застосування) при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, а також обрахунку і справляння за ними провізної плати. Характерними особливостями його практичної реалізації є застосування правового механізму «коєфіцієнтування вантажів» та «класифікації вантажів».

Іншим важливим засобом адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин є «дозвіл», який виражається в наданні можливості державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень, зокрема й АТ «Укрзалізниця», заінтересованим особам в користуванні послугами з залізничних перевезень вантажів, за умови сплати ними за це АТ «Укрзалізниця» провізних платежів в порядку і спосіб встановлений державою. В деяких випадках вказаний засіб адміністративно-правового регулювання може виражатися в стимулюванні державою, в особі уповноважених нею на те суб'єктів, контрагентів АТ «Укрзалізниця» до збільшення обсягів вантажоперевезень чи збереження існуючих обсягів вантажоперевезень (у разі якщо існує реальна можливість зменшення існуючого обсягу вантажоперевезень з певних підстав) шляхом встановлення певних пільг до існуючих тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями України.

6. Пропонується під інструментами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень розуміти форми публічно-правової діяльності суб'єктів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, що виражається

у здійсненні ними публічно-владних управлінських функцій у вказаній сфері правовідносин.

У якості інструментів адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень слід виділити видання нормативно-правових актів та індивідуальних актів, а також укладення адміністративних договорів, уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України в межах реалізації наявних у них публічно-владних управлінських функцій в частині формування (визначення) та встановлення (затвердження, фіксації) тарифів у вказаній сфері правовідносин.

Видання нормативно-правових актів є основним інструментом адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень від якого залежні всі інші інструменти. Разом з цим, існуюча станом на теперішній час система нормативно-правових актів, якими регламентоване тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України, є такою, що не відповідає вимогам та реаліям ринку транспортування вантажів, та потребує реформування та кардинальних змін, що розглянуто на прикладі Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013.

7. Аналіз наукових підходів до категорії «ціни і ціноутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» показав, що тариф на здійснення вантажоперевезень залізницями України, є одним з видів державно регульованих цін, які встановлюються уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання вказаної сфери правовідносин. Разом з цим, на відміну від цін (тарифів) на будь-які інші види товарів, робіт чи послуг, тарифи на здійснення вантажоперевезень залізницями України є більш складними за своєю внутрішньою економічною будовою, оскільки вони впливають на формування кінцевих цін на залежну від них продукцію промисловості й сільського господарства, і самі при цьому залежать від собівартості виробництва промислової продукції, а не лише від обсягів і відстані її перевезення залізницями України.

У позиціях законодавця підхід до цих понять ґрунтується на відокремленні термінів «тариф» (як системи цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення вантажів залізницями) і «збір» (як системи цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів). При цьому в законодавстві України відсутнє належне правове визначення терміну «ставка», а також відсутнє належне правове розмежування між собою термінів «тариф» і «плата» («провізна плата»), що є підставою для внесення відповідних змін до п. 6 Статуту залізниць України.

8. Зарубіжний досвід адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн ЄС показує, що в основу адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажоперевезень залізницями України повинні покладатися положення закріплені у збірниках тарифів на здійснення вантажоперевезень залізницями країн ЄС, зокрема Республіки Польща (збірники тарифів підприємств «PKP Cargo» і «PKP LHS sp. z o.o.»), Федеративної Республіки Німеччина (збірник тарифів підприємства «DB Cargo AG»), Французької Республіки (збірник тарифів підприємства «Fret SNCF»), Словацької Республіки (збірник тарифів підприємства «ZSSK Cargo»), Румунії (збірник тарифів підприємства «CFR MARFĂ») та Угорщини (збірник тарифів підприємства «Rail Cargo Hungaria»).

Спільним для них є те, що встановлена кожним з них система обрахунку провізної плати за здійснення залізничних вантажоперевезень використовує значно меншу кількість складових та правил їх застосування, а також тарифних схем, на підставі яких обраховується провізна плата за здійснення вантажоперевезень залізницею кожної з зазначених країн ЄС; регламентує застосування коефіцієнтування виключно для окремо встановленої номенклатури вантажів, в той час як на залізницях України різні коефіцієнти застосовуються для всіх без виключення номенклатур вантажів; спрямована на те, щоб залізничні тарифи країн ЄС були однаково єдиними для всіх груп вантажів незважаючи на їх кодифікацію чи класифікацію.

Також модель тарифоутворення у сфері здійснення залізничних вантажоперевезень кожної з вказаних країн ЄС спрямована на застосування вільних тарифів у вказаній сфері правовідносин, в той час як при здійсненні вантажоперевезень залізницями України застосовуються державно регульовані тарифи встановлені Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (2009 року).

Україна й надалі запозичуватиме європейську модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень. Найбільш вірогідним є те, що Україна перейме модель тарифоутворення у сфері здійснення вантажних перевезень залізницями Республіки Польща. Однак, існує й можливість поступового напрацювання власної моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень з можливим запозиченням і уніфікацією між собою елементів моделей тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень одразу декількох держав ЄС, які хоч і мають між собою багато спільного, але і містять певні незначні відмінності між собою. Вцілому перейняття Україною досвіду країн ЄС в частині побудови нової моделі тарифоутворення у сфері здійснення вантажних залізничних перевезень, є неминучим та правильним кроком в частині побудови та впровадження сучасної тарифної політики в частині здійснення вантажоперевезень залізницями України.

9. Основою для удосконалення чинної системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України повинно стати:

- прийняття закону про створення Національної комісії, що здійснюватиме регулювання природних монополій у сфері транспорту, утворення якої прямо регламентоване законодавством України про природні монополії;

- прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт»;

- викладення у новій редакції ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт», постанову Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 року «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України», п. 2 додатка до постанови

Кабінету Міністрів України № 1548 від 25.12.1996 року «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» та Порядок перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 782 від 08.10.2013 року;

– розроблення і впровадження АТ «Укрзалізниця» нової Стратегії на 2025-2030 роки, на заміну втраченої чинності Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки, як однієї з ключових стратегічних ініціатив подальшого розвитку залізничного транспорту України у відповідності до вимог ЄС в частині подальшого реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративне право України: підручник: у 2 т. Т. 1. Загальне адміністративне право. Академічний курс. / Галуцько В.В., Олефір В.І., Гридасов Ю.В., Іванищук А.А., Короєд С.О. Херсон: ХМД, 2013. 396 с.
2. Адміністративне право України. Повний курс : підручник /В. Галуцько та ін. ; редкол.: В. Галуцько (голова) та ін.. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 445 с.
3. Адміністративне право України. Т.1. Загальне адміністративне право: навчальний посібник / В.В. Галуцько, В.І. Курило, С.О. Короєд , О.Ю. Дрозд, І.В. Гиренко, О.М. Єщук, І.М. Риженко, А.А. Іванищук, Р.Д. Саунін, І.М. Ямкова; за ред. проф. В.В. Галуцька. Херсон: Грінь Д.С., 2015. 272 с.
4. Адміністративні процедури у сфері господарської діяльності : монографія / С. Ю. Любімова. Харків : НікаНова, 2014. 456 с.
5. Адміністрування і Ви. Принципи адміністративного права у відносинах між особами та органами публічної влади. Посібник/ наук. ред. тексту пер. канд. юрид. наук, суддя Верховного Суду О. Р. Радишевська; «Підтримка впровадженню судової реформи в Україні», проєкт Ради Європи. Київ : Ратіо Деціденді, 2020. 86 с. URL: <https://rm.coe.int/handbook-administration-and-you/1680a06311>.
6. Біла книга залізничної галузі. Комітет з логістики ЕВА. Офіційний веб-портал «Європейської бізнес асоціації». URL: [https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper\\_Railway.pdf](https://eba.com.ua/wp-content/uploads/2019/09/WhitePaper_Railway.pdf).
7. Бутько Т. В., Харланова С. В., Сек Р. П. Дослідження доцільності впровадження приватної локомотивної тяги на колії загального користування АТ «Укрзалізниця». *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2019. № 6 (139). С. 3 – 10.
8. Вантажні перевезення на залізничному транспорті: Підручник / О.В. Лаврухін та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2016. Ч. 2. 278 с. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2373/1/%d0%9f%d1%96%d0%b4%d1%80%d1%83%d1%87%d0%bd%d0%b8%d0%ba.pdf>.

9. Воронятников О.О. Державна політика щодо тарифоутворення вантажних залізничних перевезень. *Аналітично-порівняльне правознавство. Електронне наукове видання*. 2024. № 06. С. 532 – 536.

10. Галіцина Н. Інструменти адміністративно-правового механізму реалізації концепції соціальної держави: вихідні положення. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія «Юридичні науки». 2015. Вип. 6. Т. 2. С. 40–45.

11. Галузева угода між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілками на 2002-2006 роки від 14 груд. 2001 р. URL: <https://zalp.org.ua/document/haluzeva-uhoda-mizh-derzhavnoiu-administratsiieiuzaliznychnoho-transportu-ukrainy-ta-profspilkamy-na-2002-2006-roky-diiu-iakoi-prodovzheno-z-ostannimyu-zminamy-i-dopovnenniamy-vid-29-12-2018-r/>.

12. Галузева угода між Міністерством інфраструктури України і Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України на 2017-2021 роки від 17 листоп. 2017 р. URL: <https://zalp.org.ua/wp-content/uploads/2022/12/1.-Haluzeva-uhoda.pdf>.

13. Генеральна угода про регулювання основних принципів і норм реалізації соціально-економічної політики і трудових відносин в Україні на 2019-2021 роки від 14 трав. 2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0001120-19#Text>.

14. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV (редакція від 01.01.2025, підстава – 3586-IX). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.

15. Дані щодо колійного господарства (протяжність, відремонтовано, потребують ремонту). Філія «ГІОЦ» АТ «УкрзалізницяЄдиний державний веб-портал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/a4305cef-c8e0-4232-bb48-637ae4301261>.

16. Дані щодо парку локомотивів акціонерного товариства «Українська залізниця». Філія «ГІОЦ» АТ «Укрзалізниця». Єдиний державний веб-портал відкритих даних. URL: <https://data.gov.ua/dataset/3f93caac-1031-4eb0-9514-939deb63d50e>.

17. Деркач Е. М. Щодо правового регулювання тарифів у сфері залізничних перевезень вантажів. *Форум права*. 2011. № 4. С. 179 – 186.

18. Додатки до розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : міжнародний договір від 21 берез. 2014 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/file/text/26/f431629n31.doc>.

19. Загальна теорія держави і права : підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / М. В. Цвік та ін. ; ред. М. В. Цвік ; Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. Х. : Право, 2009. 583 с.

20. Загальна теорія права: Підручник / За заг. ред. М.І. Козюбри. Київ: Ваіте, 2015. 392 с.

21. Загальне адміністративне право : навч. посіб. / Р. С. Мельник, В. М. Бевзенко ; за заг. ред. Р. С. Мельника. Київ : Ваіте, 2014. 375 с.

22. Зайчук О., Оніщенко Н. Теорія держави і права: академічний курс: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2006. URL: [http://www.ebk.net.ua/Book/law/zaychuk\\_tdp/part3/1201.htm](http://www.ebk.net.ua/Book/law/zaychuk_tdp/part3/1201.htm).

23. Зведений перелік природних монополій. URL: <https://amcu.gov.ua/napryami/konkurenciya/arhiv-zvedenogo-pereliku-prirodnih-monopolij>.

24. Звіт про базове відстеження результативності наказу Мінінфраструктури від 26.01.2015 № 13 від 19 черв. 2015 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/776.html>.

25. Звіт про базове відстеження результативності наказу Міністерства інфраструктури України від 22.03.2019 № 205 від 4 серп. 2020 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32087.html?PrintVersion>.

26. Звіт про базове відстеження результативності проекту наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України та пов'язані з ними послуги» від 29 трав. 2014 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/801.html>.

27. Звіт про періодичне відстеження результативності наказу Міністерства інфраструктури України від 08.10.2013 року № 782 від 19 груд. 2016 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/28142.html?PrintVersion>.

28. Звіт про повторне відстеження результативності наказу Міністерства інфраструктури України від 21.05.2013 № 310 від 10 листоп. 2014 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/869.html>.

29. Звіт про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. Схвалено протоколом № 2 Антимонопольного комітету України від 17 січ. 2019 р. URL: [https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/Docs/doslidzhennya\\_rynkiv/%2028%2001%202019.pdf](https://amcu.gov.ua/storage/app/sites/1/Docs/doslidzhennya_rynkiv/%2028%2001%202019.pdf).

30. Зелена книга. Залізничні вантажні перевезення. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Zaliznychni-vantazhni-perevezennya.pdf>.

31. Зоріна О. І., Мкртчян О. М. Витрати на залізничному транспорті: Конспект лекцій. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 42 с. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/3115/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf>.

32. Індeksi тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом (до попереднього кварталу) / Економічна статистика / Ціни. Державна служба статистики України. Офіційний веб-портал. URL: [https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/ct/ipzt/ipzt\\_u/arh\\_pk08\\_u.htm](https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/ct/ipzt/ipzt_u/arh_pk08_u.htm).

33. Індeksi цін виробників промислової продукції (до відповідного кварталу попереднього року) / Економічна статистика / Ціни. Державна служба статистики України. Офіційний веб-портал. URL: [https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/ct/icv\\_kv/kv\\_u/arh\\_icv\\_rik08\\_u.htm](https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/ct/icv_kv/kv_u/arh_icv_rik08_u.htm).

34. Іщенко Н. М. Маркетинг транспортних послуг. URL: <http://lib.chdu.edu.ua/pdf/posibnuku/333/8.pdf>.

35. Квакуша А. С. Генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень : *Випуск 62 : Матеріали міжнародної наукової інтернет-конференції* (м. Тернопіль, Україна, м. Ополь, Польща, 13-14 червня 2024 р.). С. 38 – 47. URL: [http://www.lex-line.com.ua/?go=full\\_article&id=3909](http://www.lex-line.com.ua/?go=full_article&id=3909).

36. Квакуша А. С. Деякі аспекти підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах воєнного стану : *Матеріали науково-практичного семінару «Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони»* (Київ, 22 лютого 2023 р.). Київ : Національна академія внутрішніх справ, Кафедра публічного управління та адміністрування, 2023. С. 154 – 161. URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/server/api/core/bitstreams/eacf977b-64f4-4317-b0e9-d20f95cb422f/content>.

37. Квакуша А. С. Досвід тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн Європи та необхідність його запозичення в Україні. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2023. № 8. С. 84 – 89. URL: <http://kelmczasopisma.com/en/viewpdf/11532>.

38. Квакуша А. С. Зміна ставок податків, зборів та обов'язкових платежів, як підстава перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом. *Право і суспільство*. 2022. № 5. С. 155 – 163. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2022/5\\_2022/23.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2022/5_2022/23.pdf).

39. Квакуша А. С. Правові аспекти встановлення та затвердження пільгових тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця». *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 198 – 203. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2023/3\\_2023/29.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2023/3_2023/29.pdf).

40. Квакуша А. С. Проблеми класифікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2023. № 3. С. 290 – 294. URL: [http://www.lsej.org.ua/3\\_2023/67.pdf](http://www.lsej.org.ua/3_2023/67.pdf).

41. Квакуша А. С. Розмежування та співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в частині здійснення вантажних

перевезень залізницями України. Часопис Київського університету права. 2022. № 2 – 4. С. 89 – 95. URL: <https://chasprava.com.ua/index.php/journal/article/view/920>.

42. Квакуша А. С. Роль Міністерства економіки України та Міністерства фінансів України як суб'єктів тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2022. № 9. С. 297 – 300. URL: [http://www.lsej.org.ua/9\\_2022/71.pdf](http://www.lsej.org.ua/9_2022/71.pdf).

43. Квакуша А. С. Щодо необхідності індексації тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень : *Матеріали XVIII науково-практичного семінару «Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації»* (Київ, 19 жовтня 2023 р.). Київ : Національна академія внутрішніх справ, Кафедра публічного управління та адміністрування, 2023. С. 92 – 98.

44. Квакуша А. С. Щодо необхідності прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» : *Матеріали XIX науково-практичного семінару* (Київ, 20 червня 2024 р.). Київ : Національна академія внутрішніх справ, Кафедра публічного управління та адміністрування, 2024. С. 74 – 77.

45. Кодекс адміністративного судочинства України : Закон України від 6 лип. 2005 р. № 2747-IV (редакція від 01.01.2025, підстава – 4170-IX) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>.

46. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 трав. 1995 р. № 176/95-ВР (редакція від 15.11.2024, підстава – 4017-IX). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.

47. Коефіцієнти до Збірника тарифів. Перевезення в межах України. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «Українська залізниця». URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/tariff\\_conditions/transportation\\_in\\_ukraine/the\\_coefficients\\_of\\_the\\_collection\\_rates/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transportation_in_ukraine/the_coefficients_of_the_collection_rates/).

48. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації: Монографія / За заг. ред. О.М. Бандурки. Харків: Вид-во Нац. ун-ту. внутр. справ, 2002. 336 с.

49. Консолідована фінансова звітність Акціонерного товариства «Українська залізниця» станом на 31 груд. 2018 р. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ\\_2018%20FS\\_UKR\\_final.pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ_2018%20FS_UKR_final.pdf).

50. Консолідована фінансова звітність Акціонерного товариства «Українська залізниця» станом на 31 груд. 2019 р. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BE%D0%BB%D1%96%D0%B4%D0%BE%D0%BB2%D0%B0-2019.pdf>.

51. Консолідована фінансова звітність Акціонерного товариства «Українська залізниця» станом на 31 груд. 2020 р. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/2020%20UZ%20Consolidated%20FS%20UKR%20with%20auditors%20report.pdf>.

52. Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

53. Курбатова Я. М. Правові аспекти встановлення тарифів і цін на перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування. *Держава і право: Юридичні і політичні науки*. 2013. № 60. С. 274 – 280.

54. Матвійчук А. В. Визначення адміністративно-правового регулювання у сфері забезпечення регуляторної політики. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 121 – 124.

55. Миколенко О. М. Функції адміністративного права. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2012. № 4. С. 39 – 42. URL: <http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc4/08.pdf>.

56. Миколенко О. І., Добровольська Н. В. Цілепокладання в праві та цілі адміністративного права України. *Правова держава*. 2023. № 49. С. 58–65.

57. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / В.І. Андрейцев; заг. ред. В.К. Мамутов; Академія правових наук України. Відділення екологічного, господарського і аграрного права. К.: Юрінком Інтер, 2004. 687 с.

58. Остапенко О. І., Ковалів М. В., Єсімов С. С. Адміністративне право України (загальна частина): навч. посіб. Львів : СПОЛОМ, 2021. 616 с.

59. Патерило І. Інструменти діяльності публічної адміністрації: сутність та зміст. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2014. Вип. 27. Т. 2. С. 174–178.

60. Перші залізниці на українських землях. Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/951298.html>.

61. Петрученко О. А. Діяльність С.Ю. Вітте (1849–1915) в контексті розвитку залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. істор. наук : 07.00.07; Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, 2018. URL:[https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3\\_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/%D0%A1%D0%9F%D0%95%D0%A6\\_%D0%A0%D0%90%D0%94%D0%98/%D0%9A-26-820-02/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D1%83%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE-%D0%9E-%D0%90/oleksij-petruchenko-dysertatsiia.PDF](https://files.duit.edu.ua/uploads/%D0%A1%D0%B0%D0%B9%D1%82/3_%D0%9D%D0%90%D0%A3%D0%9A%D0%90/%D0%A1%D0%9F%D0%95%D0%A6_%D0%A0%D0%90%D0%94%D0%98/%D0%9A-26-820-02/%D0%9F%D0%B5%D1%82%D1%80%D1%83%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE-%D0%9E-%D0%90/oleksij-petruchenko-dysertatsiia.PDF).

62. Петков С. В. Теорія адміністративного права : навч. посіб. Київ : КНТ, 2014. 302 с.

63. Питання акціонерного товариства «Українська залізниця» : постанова Кабінету Міністрів України від 2 верес. 2015 р. № 735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF#Text>.

64. Питання Міністерства економіки : постанова Кабінету Міністрів України від 20 серп. 2014 р. № 459. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF#n10>.

65. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI (редакція від 15.11.2024, підстава – 4017-IX) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.

66. Податкове навантаження на Укрзалізницю зростає із року в рік. Іван Юрик. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «Українська залізниця». URL: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/518129/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/518129/).

67. Податковий кодекс України : Закон України від 2 груд. 2010 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#n140>.

68. Популярна юридична енциклопедія / кол. авт.: В. К. Гіжевський, В. В. Гловченко, В. С. Ковальський (кер) та ін. Київ : Юрінком Інтер, 2002. 528 с.

69. Постанова Шостого апеляційного адміністративного суду від 10 жовт. 2024 р., справа № 640/33910/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122366638>.

70. Пояснювальна записка до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ «Українська залізниця» на 2016 рік від 1 квіт. 2016 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/26510.html?PrintVersion>.

71. Пояснювальна записка до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ «Українська залізниця» на 2017 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%BA%20%D1%83%D1%82%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B4%20%D0%9F.doc>

72. Пояснювальна записка до консолідованого проекту фінансового плану ПАТ «Українська залізниця» на 2018 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%202018.docx>.

73. Пояснювальна записка до проекту зведеного фінансового плану залізниць України на 2015 рік від 25 серп. 2015 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/21434.html>.

74. Пояснювальна записка до проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2019 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%B4%D0%BE%20%D0%A4%D0%9F.docx>.

75. Пояснювальна записка до проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%A4%D0%9F%2020202.pdf>.

76. Пояснювальна записка до проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2021 рік. URL: <https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%A4%D0%9F%202021.pdf>.

77. Пояснювальна записка до проекту консолідованого фінансового плану АТ «Укрзалізниця» на 2022 рік. URL:

<https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/%D0%9F%D0%97%20%D0%A4%D0%9F%202022.pdf>.

78. 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» від 5 лип. 2021 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32928.html>.

79. 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» від 9 верес. 2021 р. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33054.html?PrintVersion>.

80. Правоторова О. *Форми адміністративної діяльності публічної адміністрації в механізмі адміністративно-правової охорони. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2019. № 5. С. 123–127.

81. Про відмову в погодженні проекту регуляторного акта : рішення Державної регуляторної служби України від 26 лип. 2019 р. № 342. URL: <http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2019/07/342.pdf>.

82. Про відмову в погодженні проекту регуляторного акта : рішення Державної регуляторної служби України від 8 листоп. 2019 р. № 473. URL: <http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2019/10/473.pdf>.

83. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту та зв'язку України : наказ Міністерства інфраструктури України від 26 квіт. 2016 р. № 161. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0664-16#n14>.

84. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України та Міністерства транспорту та зв'язку України : наказ Міністерства інфраструктури України від 25 лист. 2020 р. № 798. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0090-21#n2>.

85. Про внесення змін до Закону України «Про транспорт» : проект Закону України від 13 січ. 2022 р. № 6514. URL: [w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=73582&pf35401=558195](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=73582&pf35401=558195).

86. Про внесення змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : наказ Міністерства інфраструктури України від 7 груд. 2017 р. № 425. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1541-17#n2>.

87. 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 : проект наказу Міністерства інфраструктури України від 1 верес. 2017 р. URL: <http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2017/09/9832-2017.pdf>.

88. 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 20 жовт. 2017 р. № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1314-17#n2>.

89. 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 берез. 2019 р. № 205. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0320-19#Text>.

90. 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 серп. 2021 р. № 418. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1070-21#n2>.

91. 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 черв. 2022 р. № 441. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#n2>.

92. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок

окремих податків і зборів : Закон України від 23 листоп. 2018 р. № 2628-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-19#n3>.

93. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392 : проєкт постанови Кабінету Міністрів України від 5 лип. 2019 р. URL: <https://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2019/07/7135.pdf>.

94. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392 : проєкт постанови Кабінету Міністрів України від 18 жовт. 2019 р. URL: <https://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2019/10/10226.pdf>.

95. 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 жовт. 2021 р. № 586. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#n2>.

96. Про внесення зміни у додаток до постанови Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 : постанова Кабінету Міністрів України від 16 трав. 2006 р. № 673. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/673-2006-%D0%BF#Text>.

97. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів) : постанова Кабінету Міністрів України від 25 груд. 1996 р. № 1548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1548-96-%D0%BF#Text>.

98. Про встановлення тарифних класів вантажів та визначення переліку додаткових послуг, що вносяться до вантажних тарифів : наказ Міністерства транспорту України від 29 лип. 1997 р. № 279 (втратив чинність 06.09.2013). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-97#Text>.

99. Про державну службу : Закон України від 10 груд. 2015 р. № 889-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-19#Text>.

100. Про деякі питання встановлення залізничних транзитних тарифів : наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 13 січ. 2023 р. № 27. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0231-23#Text>.

101. Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України : постанова

Кабінету Міністрів України від 16 груд. 2009 р. № 1392. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1392-2009-%D0%BF#Text>.

102. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Text>.

103. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 лип. 1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

104. Про залізничний транспорт : проект Закону України від 29 серп. 2019 р. № 1196. URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=66498&pf35401=493871>

105. Про залізничний транспорт : проект Закону України від 6 верес. 2019 р. № 1196-1. URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=66498&pf35401=497976>

106. Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності : Закон України від 11 верес. 2003 р. № 1160-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1160-15#Text>.

107. 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 берез. 2009 р. № 317. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0340-09#Text>.

108. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника : наказ Міністерства транспорту України від 15 листоп. 1999 р. № 551 (втратив чинність 01.05.2009). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0828-99#Text>.

109. Про затвердження Змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : наказ

Міністерства інфраструктури України від 4 жовт. 2011 р. № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1225-11#Text>.

110. Про затвердження Змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : наказ Міністерства інфраструктури України від 21 верес. 2012 р. № 569. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1722-12#Text>.

111. Про затвердження Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку : наказ Міністерства інфраструктури України від 27 лип. 2012 р. № 434. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0434733-12#Text>.

112. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом : наказ Міністерства інфраструктури України від 20 черв. 2013 р. № 418. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1082-13#Text>.

113. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів денними швидкісними поїздами класу Інтерсіті+ (IC+) : наказ Міністерства інфраструктури України від 5 лип. 2013 р. № 452. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1142-13#Text>.

114. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом : наказ Міністерства інфраструктури України від 19 черв. 2013 р. № 412. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1069-13>.

115. Про затвердження основних засад здійснення державної власності щодо акціонерного товариства «Українська залізниця»: постанова Кабінету Міністрів України від 12 черв. 2019 р. № 628. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/628-2019-%D0%BF#Text>.

116. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 квіт. 2021 р. № 321-р (втратило чинність 01.01.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/321-2021-%D1%80#Text>.

117. Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту : розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2019 р. № 1411-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text>.

118. Про затвердження плану пріоритетних дій Уряду на 2021 рік : розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 берез. 2021 р. № 276-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276-2021-%D1%80/conv#Text>.

119. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України : постанова Кабінету Міністрів України від 29 лют. 1996 р. № 262. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/262-96-%D0%BF#Text>.

120. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України : постанова Кабінету Міністрів України від 30 черв. 2015 р. № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text>.

121. Про затвердження Положення про Міністерство фінансів України : постанова Кабінету Міністрів України від 20 серп. 2014 р. № 375. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/375-2014-%D0%BF#Text>.

122. Про затвердження Положення про Міністерство юстиції України : постанова Кабінету Міністрів України від 2 лип. 2014 р. № 228. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/228-2014-%D0%BF#Text>.

123. Про затвердження Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом : наказ Міністерства інфраструктури України від 8 жовт. 2013 р. № 782. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1762-13#Text>.

124. Про затвердження Рекомендацій «Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу» : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18 лют. 2006 р. № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0153650-06#Text>.

125. Про затвердження Статуту залізниць України : постанова Кабінету Міністрів України від 6 квіт. 1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>.

126. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 494. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text>.

127. Про затвердження Тимчасового положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування : наказ Міністерства інфраструктури України від 4 берез. 2020 р. № 191. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0278-20#Text>.

128. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11 січ. 2001 р. № 2210-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2210-14#Text>.

129. Про заходи щодо поліпшення діяльності залізниць України у 1997 році : постанова Кабінету Міністрів України від 28 черв. 1997 р. № 605. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/605-97-%D0%BF>.

130. Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій : Указ Президента України від 19 серп. 1997 р. № 853/97 (втратив чинність 23.11.2011). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/853/97#Text>.

131. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27 лют. 2014 р. № 794-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18#Text>.

132. Про Концепцію розвитку державної системи ліцензування підприємницької діяльності за її видами : постанова Кабінету Міністрів України від 23 верес. 1996 р. № 1164. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1164-96-%D0%BF#Text>.

133. Про морські порти України : Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.

134. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг : Закон України від 22 верес. 2016 р. № 1540-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1540-19#Text>.

135. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту : проект Закону України від 28 груд. 2019 р. № 2699. URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=67823&pf35401=516442>

136. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту : проект Закону України від 22 лип. 2020 р. № 3927. URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=69593&pf35401=533029>

137. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23 лют. 2012 р. № 4442-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>.

138. Про природні монополії : Закон України від 20 квіт. 2000 р. № 1682-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14#Text>.

139. Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування : постанова Кабінету Міністрів України від 4 груд. 2019 р. № 1043. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1043-2019-%D0%BF#Text>.

140. Про розвиток залізниць Співтовариства : директива Європейського Парламенту і Ради від 29 лип. 1991 р. № 91/440/ЄЕС. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32873>.

141. Про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою : директива Європейського Парламенту і Ради від 26 лют. 2001 р. № 2001/14/ЄС. URL: <https://minjust.gov.ua/files/32884>.

142. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р (втратило чинність 01.01.2025). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.

143. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025-2027 роках : постанова Кабінету Міністрів України від 27 груд. 2024 р. № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1550-2024-%D0%BF#n23>.

144. Про транзит вантажів : Закон України від 20 жовт. 1999 р. № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>.

145. Про транспорт : Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

146. Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення : постанова Кабінету Міністрів України від 3 квіт. 1993 р. № 246. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/246-93-%D0%BF#Text>.

147. Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»: постанова Кабінету Міністрів України від 25 черв. 2014 р. № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>.

148. Про ціни і ціноутворення : Закон України від 21 черв. 2012 р. № 5007-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17#Text>.

149. Про центральні органи виконавчої влади : Закон України від 17 берез. 2011 р. № 3166-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17#Text>.

150. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». Національна рада з відновлення України від наслідків війни. URL: [https://cdn.prod.website-files.com/625d81ec8313622a52e2f031/62dea11135d7fa2d9a7aa158\\_%D0%92%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8.pdf](https://cdn.prod.website-files.com/625d81ec8313622a52e2f031/62dea11135d7fa2d9a7aa158_%D0%92%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8.pdf).

151. Рабінович П. М. Основи загальної теорії права та держави. Львів: Край, 2007. 192 с.

152. Рішення Київського окружного адміністративного суду від 11 берез. 2024 р., справа № 640/34492/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117695510>.

153. Рішення Київського окружного адміністративного суду від 11 лип. 2024 р., справа № 640/33910/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/120324195>.

154. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Президента України щодо відповідності Конституції України (конституційності) Закону України «Про тимчасову заборону підвищення цін і тарифів на житлово-комунальні послуги та послуги громадського транспорту, що надаються громадянам України» (справа про комунальні послуги) від 2 берез. 1999

р. по справі № 2-пп/1999. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v002p710-99#Text>.

155. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Президента України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень частини другої статті 5, частини третьої статті 9 Закону України «Про ціни і ціноутворення» і розділу II «Прикінцеві положення» Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про ціни і ціноутворення» (справа про ціни і тарифи на житлово-комунальні та інші послуги) від 10 лют. 2000 р. по справі № 2-пп/2000. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v002p710-00#Text>.

156. Розділ 13 та 14 Переліку актів законодавства України та асquis Європейського Союзу у пріоритетних сферах адаптації, затверджено Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу»: Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629%D0%B3-15>.

157. Садюк А. В. Лібералізація ціноутворення у потенційно конкурентних секторах діяльності залізничних підприємств : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04; Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України, Київ, 2019. URL: [https://shron1.chtyvo.org.ua/Sadiuk\\_Andrii/Liberalizatsiia\\_tsinoutvorennia\\_u\\_potentsii\\_no\\_konkurentnykh\\_sektorakh\\_diialnosti\\_zaliznychnykh\\_pidpr.pdf?](https://shron1.chtyvo.org.ua/Sadiuk_Andrii/Liberalizatsiia_tsinoutvorennia_u_potentsii_no_konkurentnykh_sektorakh_diialnosti_zaliznychnykh_pidpr.pdf?)

158. Свириденко Ю. Щодо розвитку залізничної галузі та її впливу на економічне зростання. // Офіційний веб-портал «ЦТС (Центр транспортних стратегій)». Блоги (Думки). URL: [https://cfts.org.ua/blogs/schodo\\_rozvitku\\_zaliznichno\\_galuzi\\_ta\\_vplivu\\_na\\_ekonomichne\\_zrostannya\\_561](https://cfts.org.ua/blogs/schodo_rozvitku_zaliznichno_galuzi_ta_vplivu_na_ekonomichne_zrostannya_561).

159. Сенік Г. П. Ціноутворення як ключовий чинник механізму формування доходів. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Сер.: «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, ч. 1. С. 224-233.

160. Середня заробітна плата. Головна. / Професійна спілка залізничників і транспортних будівельників України. Офіційний веб-портал. URL: <https://zalp.org.ua/salary/>.

161. Співак М. В., Квакуша А. С. Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, як регулятор державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень : *Proceedings of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference «Modern research in world science»*. SPC «Sci-conf.com.ua». (October 2-4, 2022) (Львів, 2-4 жовтня 2022 р.). Львів : Scientific Publishing Center «Sci-conf.com.ua», 2022. С. 1289 – 1295. URL: <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/10/MODERN-RESEARCH-IN-WORLD-SCIENCE-2-4.10.22.pdf>.

162. Співак М. В., Квакуша А. С. Правова колізія у частині здійснення АТ «Укрзалізниця» повноважень з встановлення державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з цим робіт і послуг : *Proceedings of XII International Scientific and Practical Conference «Eurasian scientific discussions»*. Barca Academy Publishing. (December 18-20, 2022) (Барселона, 18-20 грудня 2022 р.). Barcelona, Spain : Barca Academy Publishing, 2022. С. 527 – 533. URL: <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/12/EURASIAN-SCIENTIFIC-DISCUSSIONS-18-20.12.2022.pdf>.

163. Стратегія акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019-2023 роки. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%960\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%960).pdf).

164. Сукманова О. Публічне адміністрування охорони права власності в Україні : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07; Науково-дослідний інститут публічного права, Сумський державний університет, Київ, 2019. 559 с. URL: [https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstreamdownload/123456789/74591/1/diss\\_Sukmanova.pdf](https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstreamdownload/123456789/74591/1/diss_Sukmanova.pdf).

165. Тарифна політика на транспорті: Конспект лекцій / В. М. Запара, Я. В. Запара, Г. Є. Богомазова, О. О. Шапатіна, Д. О. Кульова. Харків: УкрДУЗТ, 2020. 39 с.

166. Ткаченко І. В. Умови функціонування приватних підприємств України на початковому етапі непу. *Науковий журнал Сумська старовина*. 2001. № 8-9. С. 39-45. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/324227179.pdf>.

167. Теорія держави та права : навч. посіб. / Є. В. Білозьоров та ін. ; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. Гусарева С. Д., д-ра юрид. наук, проф. Тихомирова О. Д. ; Нац. акад. внутр. справ., Каф. теорії держави та права . Київ : Освіта України, 2017. 316 с.

168. Теорія держави і права : підручник / О. М. Бандурка, О. М. Головка, О. С. Передерій та ін.; за заг. ред. О. М. Бандурки ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2018. 416 с.

169. Транспортне право України: підручник / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнівецька та ін.; за ред. М.Л. Шелухіна; М-во освіти і науки України. Київ: Ін Юре, 2008. 893 с.

170. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : міжнародний договір від 21 берез. 2014 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text).

171. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) : міжнародний договір від 1 листоп. 1951 р. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/cargo\\_transportation/smgs22/SMGS%2001.07.2022.pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/smgs22/SMGS%2001.07.2022.pdf).

172. Укрзалізниця за 2021 рік сплатила понад 28,8 млрд грн податків та зборів. Газета Кабінету Міністрів України «Урядовий кур'єр». URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/news/ukrzaliznicya-za-2021-rik-splatila-ponad-288-mlrd-/>.

173. Укрзалізниця пропонує нараховувати транзитні тарифи на рівні внутрішніх. Веб-портал «Rail.Insider». URL: <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznyczya-prop-tranzyfy-na-rivni-vnutrishnih/>.

174. Укрзалізниця у 2020 році сплатила до місцевих бюджетів понад 3,7 млрд грн земельного податку, а за останні два роки – 7,5 млрд грн. Веб-портал «Rail.Insider». URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-2020-ukrzaliznyczya-splatyla-do-miscevyh-byudzhativ-ponad-37-mlrd-grn-zemelnoho-podatku/>.

175. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV (редакція від 10.01.2025, підстава – 4174-IX). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

176. Чорна А.М. Підприємницька діяльність як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 5. С. 128-132.

177. Чорний В.В. Методичні підходи до визначення собівартості вантажних перевезень в умовах реформування залізничного транспорту. *Економіст*. 2012. № 4. С. 61-63.

178. Шопіна І.М. Щодо концептуальних підходів до визначення поняття правового регулювання. *Форум права*. 2011. № 2. С. 1055–1061.

179. Юридична енциклопедія / ред. Ю. С. Шемшученко та ін.; НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. К.: Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М.П.Бажана, 1998. Т. 2. 2003. 484 с.

180. Юридична енциклопедія / ред. Ю. С. Шемшученко та ін.; НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. К.: Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М.П.Бажана, 1998. Т. 4, 2003. 566 с.

181. Юридична енциклопедія / ред. Ю. С. Шемшученко та ін.; НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. К.: Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М.П.Бажана, 2003. Т. 5, 2003. 470 с.

182. Юридична енциклопедія / ред. Ю. С. Шемшученко та ін.; НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. К.: Вид-во «Українська енциклопедія» ім. М.П.Бажана, 1998. Т. 6, 2004. 768 с.

183. Юрченко Ю. В. Об'єкт адміністративно-правових відносин у сфері регулювання діяльності адміністративних судів. *Форум права*. 2012. № 2. С. 808-812.

184. Árudiszabás. Díjszabási feltételek, díjak, díjtételek, fuvardíjak kocsirakományú küldemények, intermodális fuvarozási egységek fuvarozására belföldi és nemzetközi (behozatali, kiviteli és átmeneti) forgalomban. Rail Cargo Hungaria. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «Rail Cargo Hungaria». URL:

<https://rch.railcargo.com/dam/jcr:e616ef7b-1c5d-456d-b205-881fd07d951e/hatalyos-arudijszabas-2024.pdf>.

185. Standardtarife und weitere Bestimmungen der DB Cargo AG. Rund-um-den-transport. Downloads. Rail-de-de. Home. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «DB Cargo AG». URL: [https://www.dbcargo.com/resource/blob/Cargo\\_Preisliste\\_SuwB\\_2024\\_April-data.pdf](https://www.dbcargo.com/resource/blob/Cargo_Preisliste_SuwB_2024_April-data.pdf).

186. Tarifa pre prepravu voznych zasielok. Zeleznicna Spolocnost Cargo Slovakia, a. s. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «ZSSK Cargo». URL: [https://www.zscargo.sk/fm\\_source/SLUZBY/Tarify/TR1\\_1.%204.%202024.pdf](https://www.zscargo.sk/fm_source/SLUZBY/Tarify/TR1_1.%204.%202024.pdf).

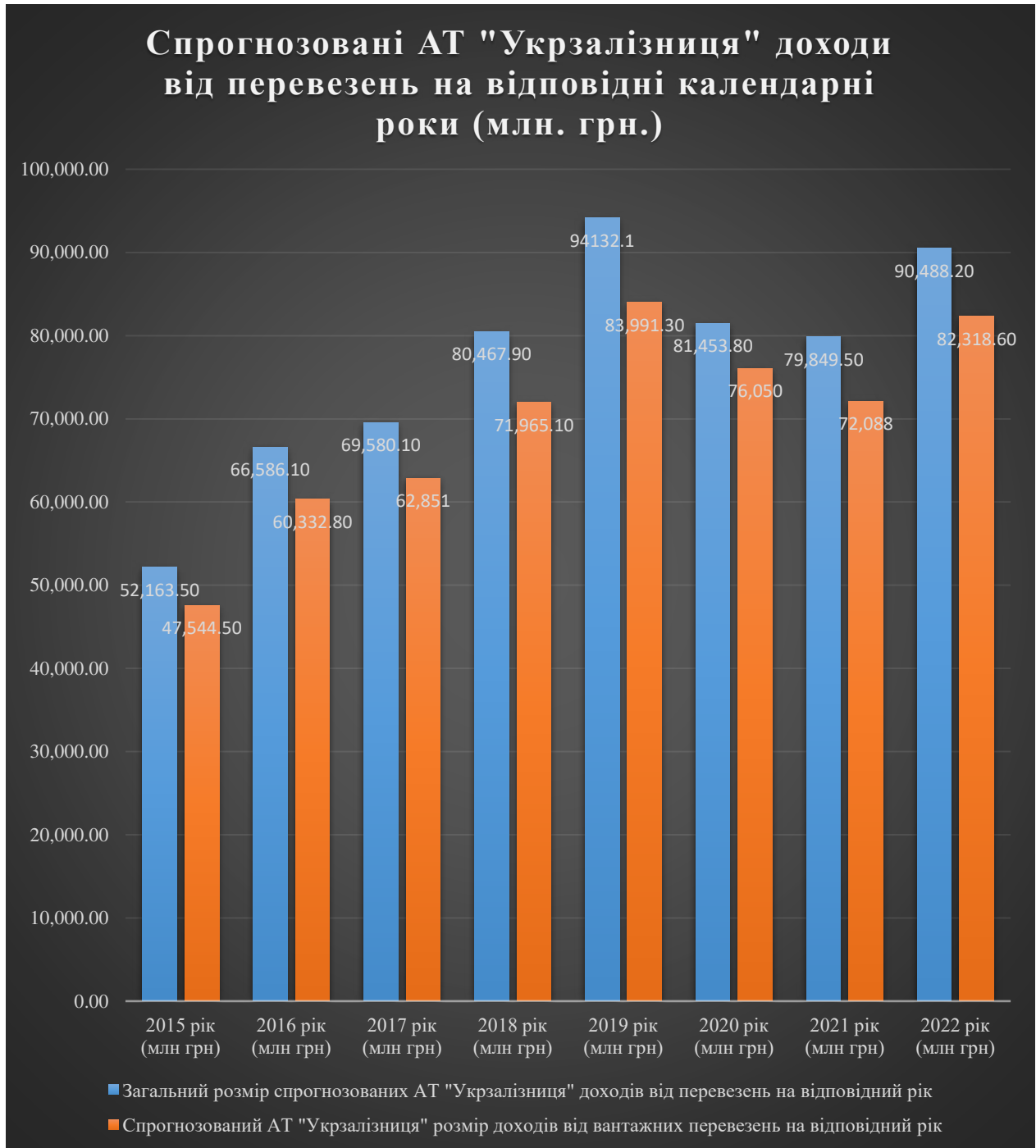
187. Tarifs conditions d'application des tarifs et d'etablissement des prix. Réglementation et conditions commerciales. Fret SNCF. Nos solutions & expertises. SNCF. Home. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «Fret SNCF». URL: <https://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/fret/Tarifs-version-fr.pdf>.

188. Tariful CFR MARFĂ. Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «CFR MARFĂ». URL: <https://cfrmarfa.com/wp-content/uploads/2024/02/Tarif-FINAL-16-februarie-2024.pdf>.

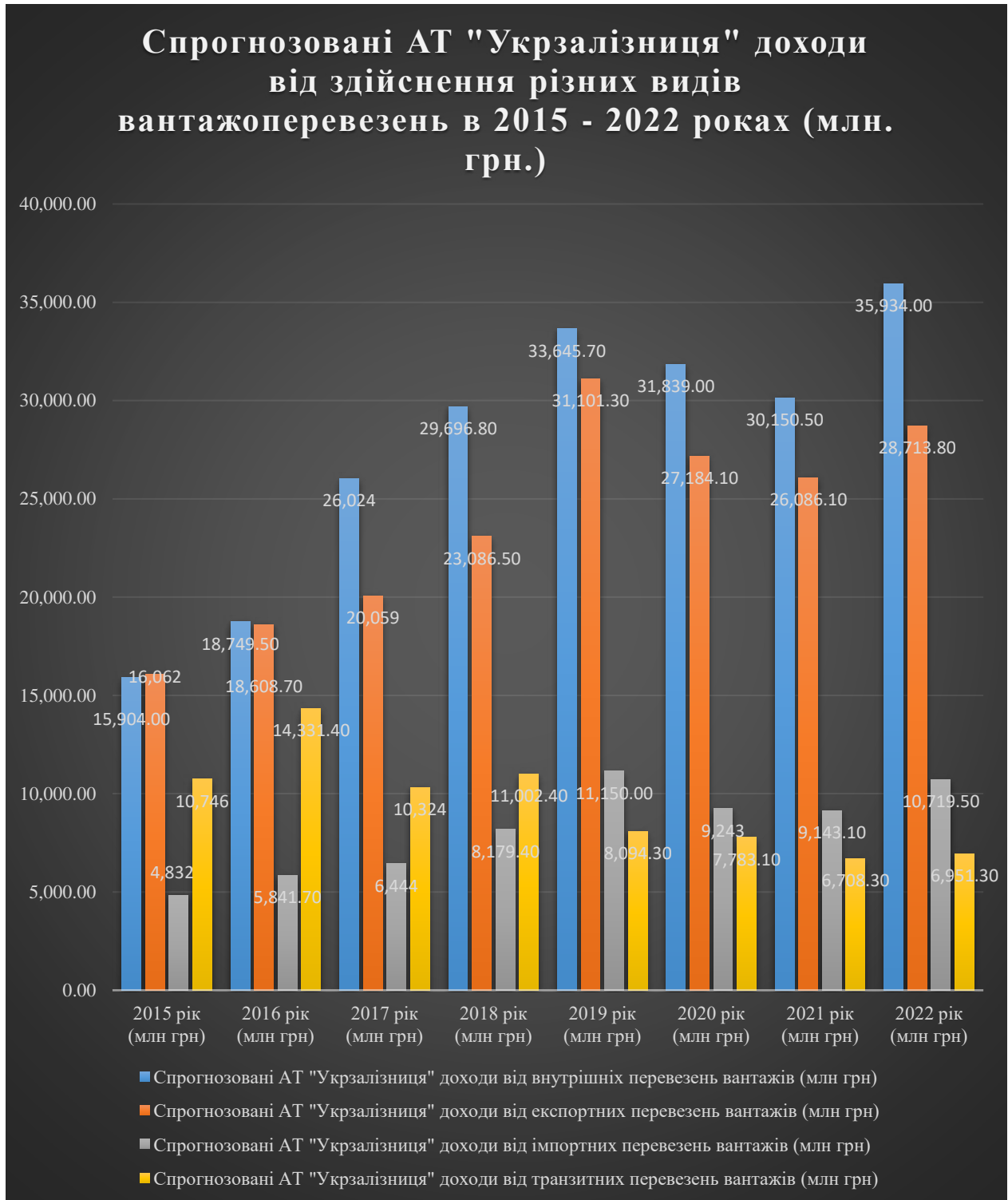
189. Taryfa Towarowa PKP Cargo S. A. Офіційний веб-портал Акціонерного товариства «PKP Cargo». URL: [https://www.pkpcargo.com/wp-content/uploads/2023/12/TTPKPCARGOzmiany01012024\\_internet-1.pdf](https://www.pkpcargo.com/wp-content/uploads/2023/12/TTPKPCARGOzmiany01012024_internet-1.pdf).

190. Taryfa Towarowa PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej spółki z o.o. w 2022 r. Wydarzenia. Офіційний веб-портал Товариства з обмеженою відповідальністю «PKP LHS sp. z o.o.». URL: [https://lhs.com.pl/files/zmiana-1-taryfa\\_towarowa-pkp-lhs-2022-pdf\\_1.pdf](https://lhs.com.pl/files/zmiana-1-taryfa_towarowa-pkp-lhs-2022-pdf_1.pdf).

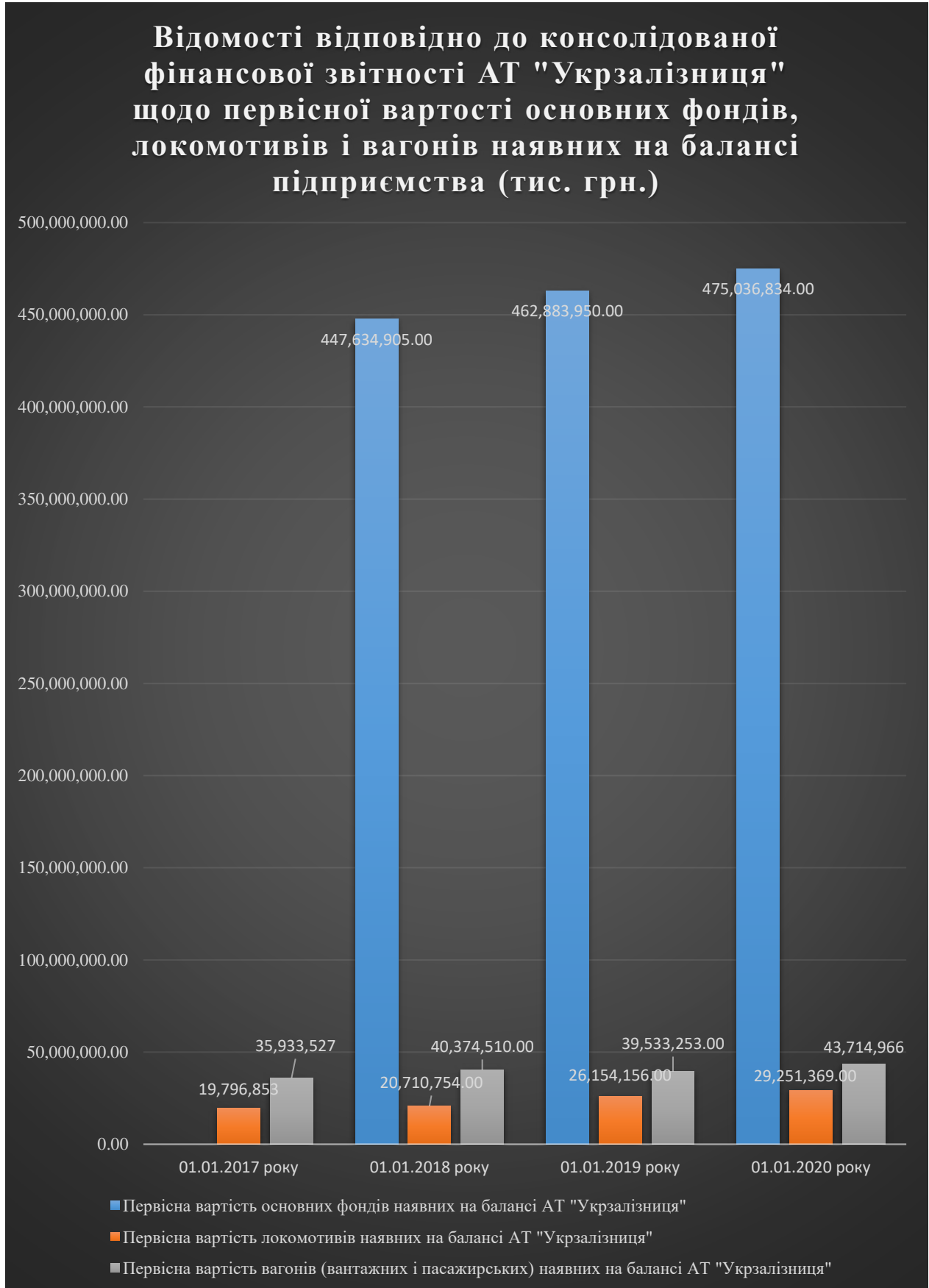
191. White Paper on transport. Roadmap to a single European transport area : towards a competitive and resource efficient transport system. Офіційний веб-портал Європейського Союзу. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bfaa7afd-7d56-4a8d-b44d-2d1630448855/language-en>.



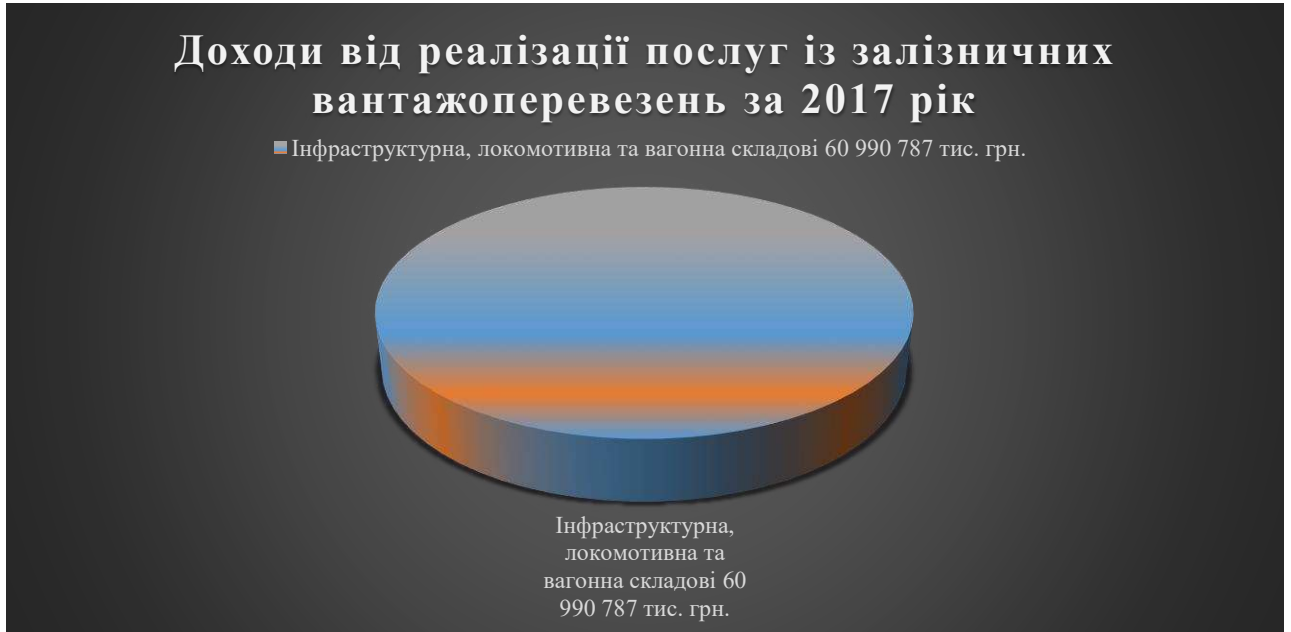
Спрогнозовані АТ «Укрзалізниця» розміри отримання доходів (млн. грн.) від здійснення всіх видів перевезень за 2015 – 2022 роки, та їх співвідношення з спрогнозованими розмірами отримання доходів від здійснення перевезень вантажів у вказані роки відповідно до пояснювальних записок до консолідованих проєктів фінансових планів АТ «Укрзалізниця» за 2015 – 2022 роки [73, с. 5; 70, с. 2, с. 5; 71, с. 3, с. 6; 72, с. 2, с. 6; 74, с. 2, с. 7; 75, с. 5; 76, с. 5; 77, с. 4-5].



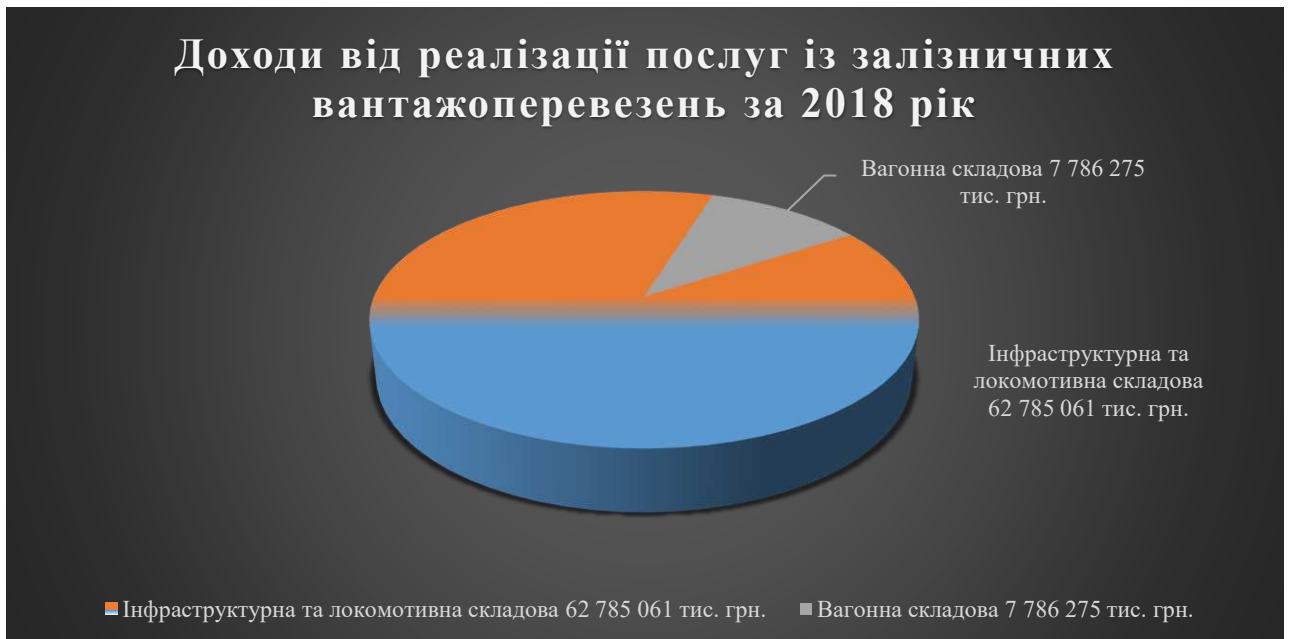
Спрогнозовані АТ «Укрзалізниця» розміри отримання доходів (млн. грн.) від здійснення всіх внутрішніх, експортних, імпорتنних та транзитних перевезень вантажів в 2015 – 2022 роках у відповідності до пояснювальних записок до проєктів консолідованих фінансових планів АТ «Укрзалізниця» за 2015 – 2022 роки [73, с. 5; 70, с. 5; 71, с. 6; 72, с. 5; 74, с. 7-8; 75, с. 5; 76, с. 5; 77, с. 5].



[51, с. 34, с. 62; 50, с. 38, с. 65; 49, с. 44-45, с. 69].

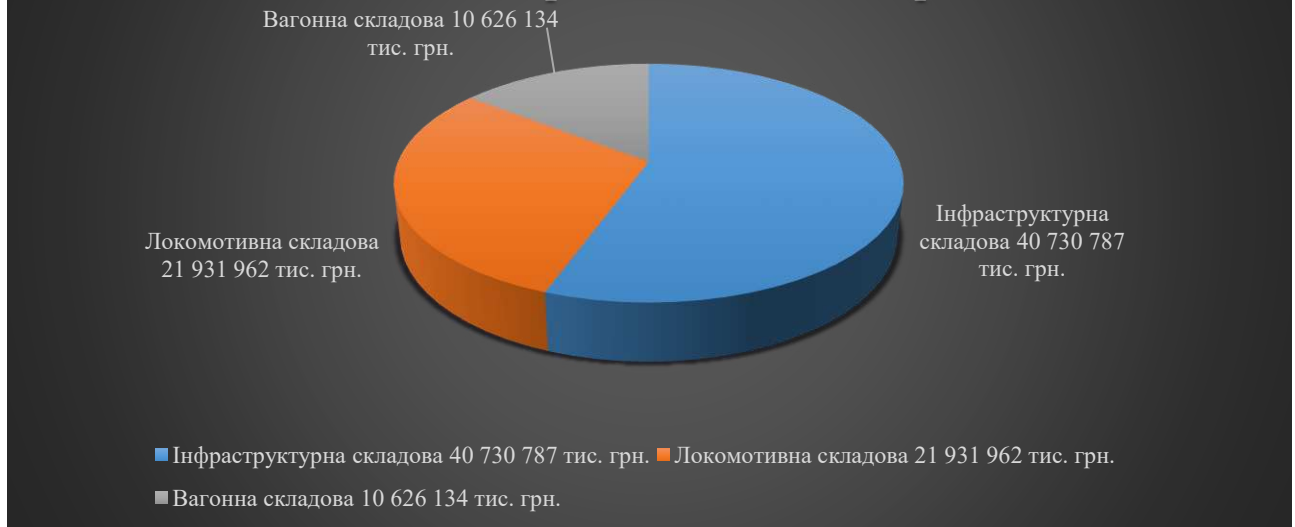


У відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за 2017 рік доходи від реалізації послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень становили 60 990 787 тис. грн. [49, с. 42].



У відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік доходи від реалізації послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень становили 70 571 336 тис. грн., з них – інфраструктурна та локомотивна складова спільно 62 785 061 тис. грн., а вагонна складова 7 786 275 тис. грн. [50, с. 36].

## Доходи від реалізації послуг із залізничних вантажоперевезень за 2019 рік



Консолідована фінансова звітність АТ «Укрзалізниця» за 2019 рік. Доходи від реалізації послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень становили 73 288 883 тис. грн., з них – інфраструктурна складова 40 730 787 тис. грн., локомотивна складова 21 931 962 тис. грн., вагонна складова 10 626 134 тис. грн. [50, с. 35].

## Доходи від реалізації послуг із залізничних вантажоперевезень за 2020 рік



Фінансова звітність АТ «Укрзалізниця» за 2020 рік. Доходи від реалізації послуг зі здійснення вантажних залізничних перевезень становили 65 330 079 тис. грн., з них – інфраструктурна складова 39 724 844 тис. грн., локомотивна складова 20 717 434 тис. грн., вагонна складова 4 887 434 тис. грн. [51, с. 32].

## Додаток Г

**Структура складових, які впливають на механізм тарифоутворення у сфері  
здійснення вантажоперевезень залізницями України**

Початкова операція				прибуток витрати
	інфраструктурна	локомотивна	вагонна	
Рухома операція				прибуток витрати
	інфраструктурна	локомотивна	вагонна	
Кінцева операція				прибуток витрати
	інфраструктурна	локомотивна	вагонна	

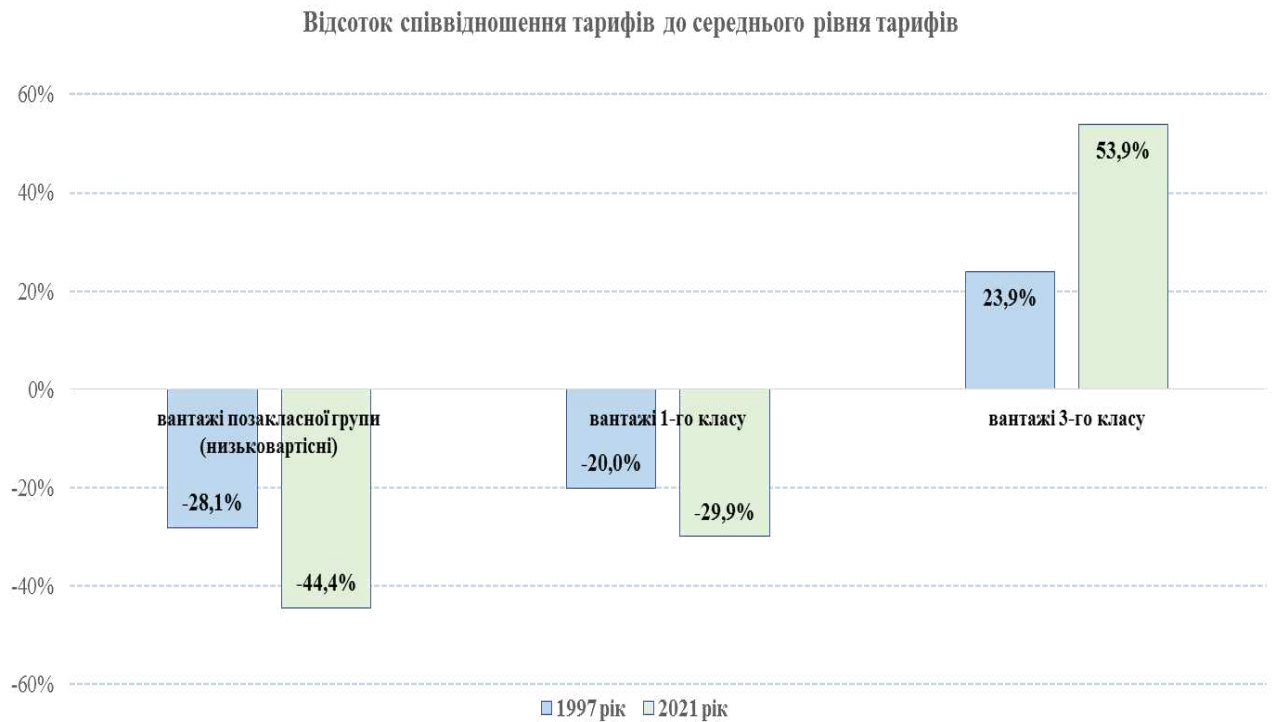
згідно Концепції структури розрахунку економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та методики їх розрахунку, затвердженої наказом Мінінфраструктури № 434 від 27.07.2012, Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженої наказом Мінінфраструктури № 418 від 20.06.2013, а також Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Мінтрансзв'язку № 317 від 26.03.2009 [111; 112; 107].

**Додаток Д**

Перелік наказів Мінінфраструктури, якими щорічно на території України вводилися в дію Тарифні політики Залізниць держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на відповідний фрахтовий рік, в частині здійснення перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом України

<b>Тарифна політика Залізниць держав - учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на відповідний фрахтовий рік</b>	<b>Наказ Мінінфраструктури, яким вона була введена в дію в частині здійснення перевезення транзитних вантажів залізничним транспортом України</b>
На 2015 фрахтовий рік	№ 607 від 26.11.2014
На 2016 фрахтовий рік	№ 490 від 23.11.2015
На 2017 фрахтовий рік	№ 399 від 14.11.2016
На 2018 фрахтовий рік	№ 424 від 06.12.2017
На 2019 фрахтовий рік	№ 592 від 05.12.2018
На 2020 фрахтовий рік	№ 803 від 15.11.2019
На 2021 фрахтовий рік	№ 809 від 02.12.2020
На 2022 фрахтовий рік	№ 736 від 30.12.2021

## Додаток Е



Диспропорція в частині зростання тарифів на перевезення вантажів позакласної групи (низьковартісних вантажів), вантажів 1-го тарифного класу і вантажів 3-го тарифного класу у співвідношенні до середнього рівня тарифів на вантажоперевезення залізницями України в порівнянні між 1997 роком і 2021 роком, у відповідності до Пояснювальної записки до проєкту наказу Мінінфраструктури «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 [78, с. 2].



Відомості щодо падіння обсягів перевезення вантажів 3-го тарифного класу з 2008 року по 1 півріччя 2021 року, у відповідності до Пояснювальної записки до проекту наказу Мінінфраструктури «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 [78, с. 3].

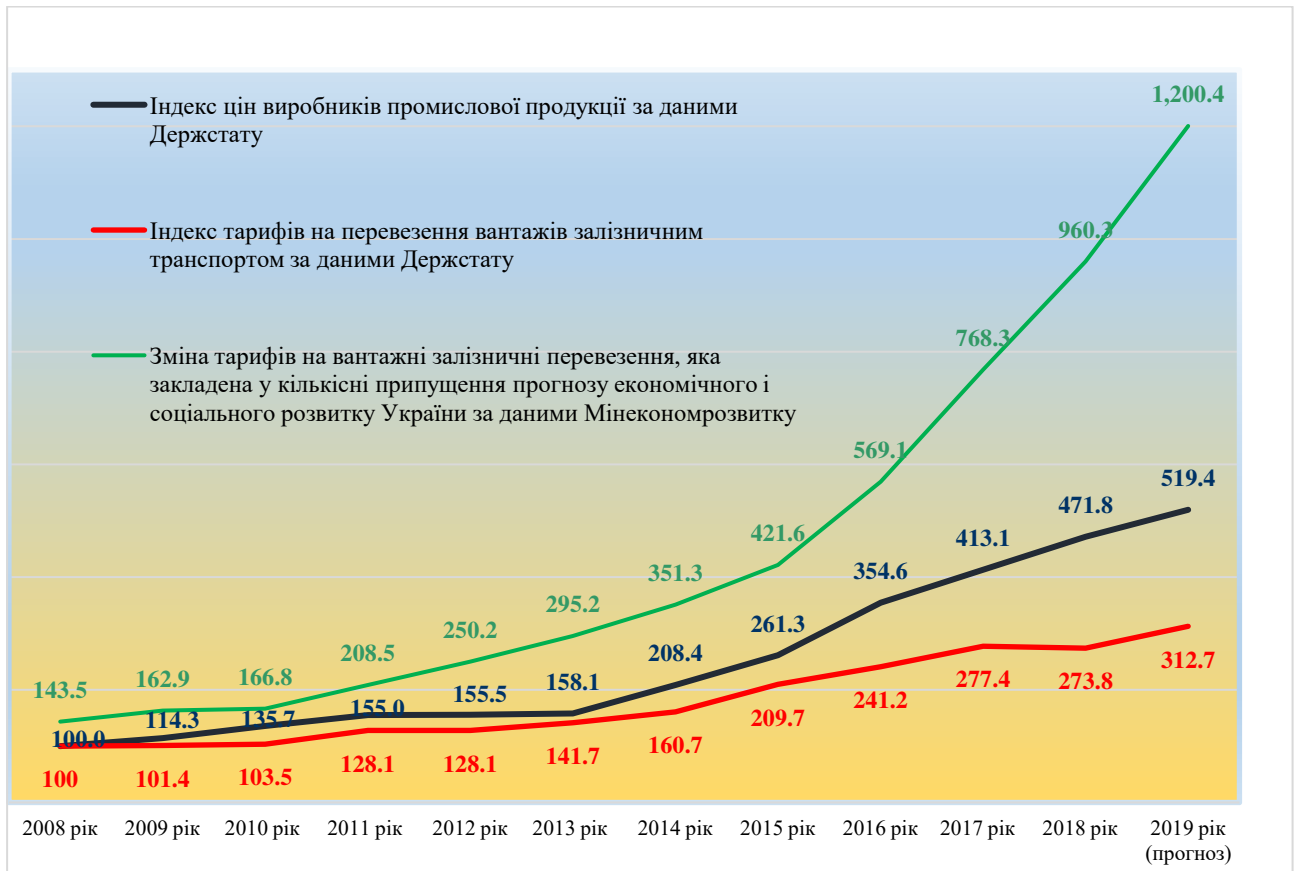


Відомості щодо зменшення частки перевезення вантажів 3-го тарифного класу в загальних обсягах перевезення вантажів у внутрішньому, експортному та імпортному сполученні з 2008 року по 1 півріччя 2021 року, у відповідності до Пояснювальної записки до проєкту наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін 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 [78, с. 4].

## Додаток 3

<b>Рік</b>	<b>Спрогнозований Урядом України індекс цін виробників промислової продукції на відповідні періоди (роки)</b>			<b>Постанова КМУ</b>
2011 рік	117,9 %			№ 701 від 11.08.2010
2012 рік	109,7 % за оптимістичним сценарієм	109,4 % за песимістичним сценарієм		№ 907 від 31.08.2011
2013 рік	105,5 % за першим сценарієм	106,3 % за другим сценарієм		№ 1125 від 28.11.2012
2014 рік	112,3 %			№ 978 від 18.12.2013
2015 рік	126,5 % за першим сценарієм	131,9 % за другим сценарієм	133,5 % за третім сценарієм	№ 404 від 27.08.2014
2016 рік	110,4 % за першим сценарієм	112,2 % за другим сценарієм		№ 558 від 05.08.2015
2017 рік	116,8 %			№ 399 від 01.07.2016
2018 рік	110,3 % за першим сценарієм	112 % за другим сценарієм	113,4 % за третім сценарієм	№ 411 від 31.05.2017
2019 рік	110,1 % за першим сценарієм	110,5 % за другим сценарієм	114,8 % за третім сценарієм	№ 546 від 11.07.2017
2020 рік	112 %			№ 555 від 15.05.2019
2021 рік	108,7 %			№ 671 від 29.07.2020
2022 рік	107,8 %			№ 586 від 31.05.2021
2023 рік	106,2 %			
2024 рік	111,4 %			№ 1315 від 15.12.2023

## Додаток И



Відомості за даними Державної служби статистики України щодо:

- випередження індексу цін виробників промислової продукції на 73 % в порівнянні з індексом тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом за період часу з 2009 по 2018 рік;
- випередження у 3,5 раза розмірів зміни тарифів на вантажні залізничні перевезення, яка закладена в кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України, в порівнянні з індексом тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом;

у відповідності до проектів постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1392» наявних на офіційному веб-порталі Державної регуляторної служби України [93, с. 7; 94, с. 4].

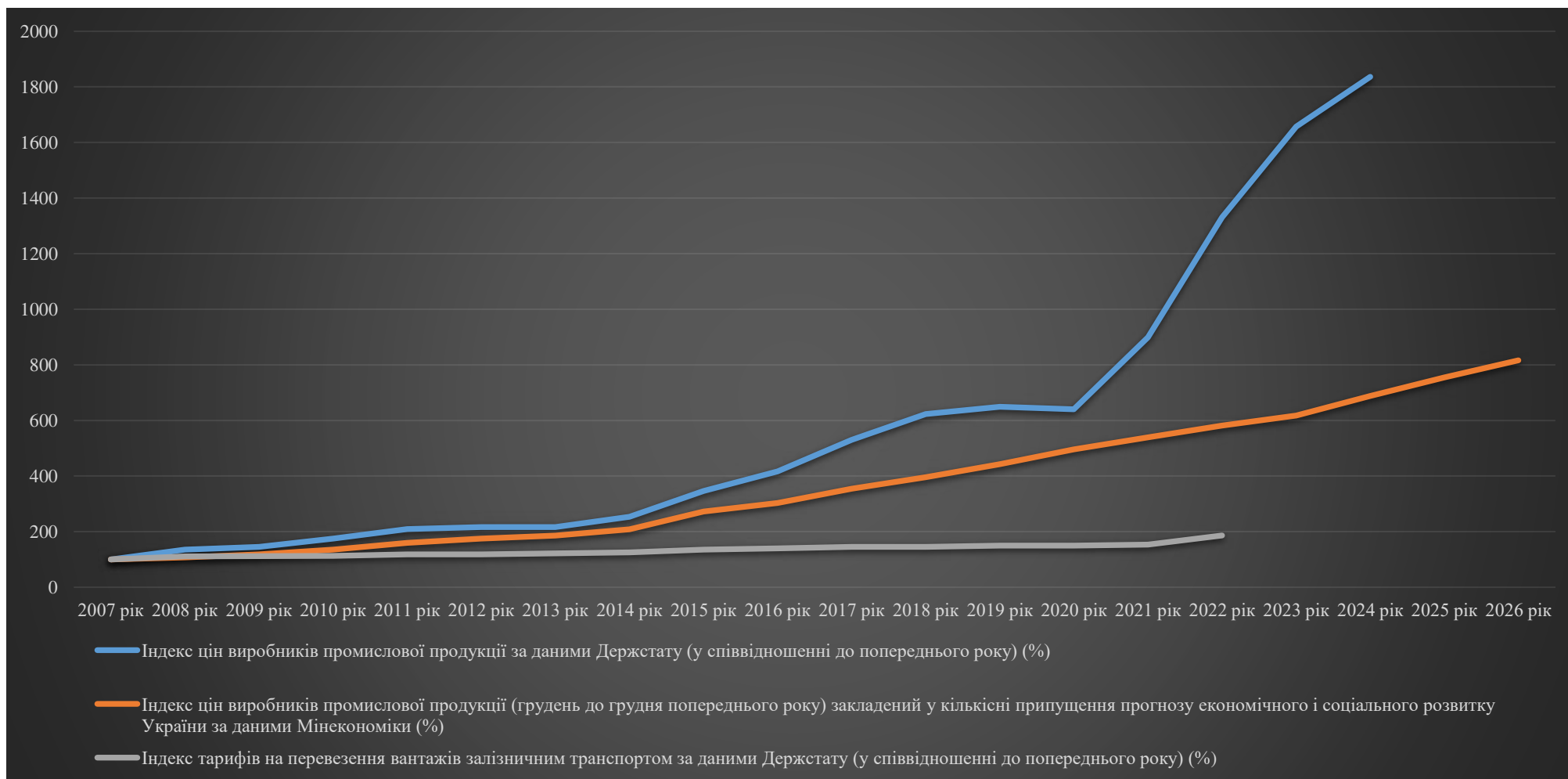
## Додаток І

<p><b>Перелік наказів Мінінфраструктури, якими внесено зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, затверджених наказом Мінтрансзв'язку № 317 від 26.03.2009, у зв'язку з індексацією тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги на рівні не нижчому від індексу цін виробників промислової продукції</b></p>	<p><b>Обставини якими обгрунтовується, що зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів, затверджених наказом Мінтрансзв'язку № 317 від 26.03.2009, були внесені на підставі зазначених наказів Мінінфраструктури у зв'язку з індексацією тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язані з ними послуги на рівні не нижчому від індексу цін виробників промислової продукції</b></p>
<p>Наказ Мінінфраструктури № 8 від 25.02.2011</p>	<p>Безпосередньо в преамбулі вказаного наказу зазначено, що його прийнято відповідно до вимог постанови КМУ № 1392 від 16.12.2009</p>
<p>Наказ Мінінфраструктури № 310 від 21.05.2013</p>	<p>Звіт про повторне відстеження результативності вказаного наказу Мінінфраструктури [28]</p>
<p>Наказ Мінінфраструктури № 198 від 29.04.2014</p>	<p>Звіт про базове відстеження результативності проекту вказаного наказу Мінінфраструктури [26]</p>
<p>Наказ Мінінфраструктури № 306 від 11.07.2014</p>	<p>Звіт про періодичне відстеження результативності наказу Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 [27]</p>
<p>Наказ Мінінфраструктури № 13 від 26.01.2015</p>	<p>Звіт про базове відстеження результативності вказаного наказу Мінінфраструктури та Звіт про періодичне відстеження результативності наказу Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 [24; 27]</p>
<p>П. 2 наказу Мінінфраструктури № 161 від 26.04.2016</p>	<p>Звіт про періодичне відстеження результативності наказу Мінінфраструктури № 782 від 08.10.2013 [27]</p>
<p>Наказ Мінінфраструктури № 357 від 20.10.2017</p>	<p>Аналіз регуляторного впливу до проекту вказаного наказу Мінінфраструктури [87]</p>

Наказ Мінінфраструктури № 205 від 22.03.2019	Звіт про базове відстеження результативності вказаного наказу Мінінфраструктури [25]
Наказ Мінінфраструктури № 418 від 11.08.2021	Пояснювальна записка до проєкту вказаного наказу Мінінфраструктури [78]
Наказ Мінінфраструктури № 586 від 29.10.2021	Пояснювальна записка до проєкту вказаного наказу Мінінфраструктури [79]
Наказ Мінінфраструктури № 441 від 22.06.2022	Рішення Київського окружного адміністративного суду від 11.03.2024 по адміністративній справі № 640/34492/21 [152]

## Додаток І

**Різниця в співвідношенні між індексами цін виробників промислової продукції (фактичними і запланованими) та тарифами на вантажоперевезення залізницями України [32; 33]**



Рік	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Індекс цін виробників промислової продукції за даними Держстату (%)	119,5	135,5	107,1	120,9	119,1	103,8	99,9	117,1	136,5	120,4	127,2	117,5	104,2	98,6	140,4	148,1	124,5	110,8*	-	-
Індекс цін виробників промислової продукції закладений у кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України (%)	111,5	107,5	110,1	114,4	117,9	109,6**	105,9**	112,3	130,6***	111,3**	116,8	111,9***	111,8***	112	108,7	107,8	106,2	111,4	109,7****	108,2****
Індекс тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом за даними Держстату (%)	104,6	111,4	100,4	100,5	105,5	100	102,6	103,3	107,4	103,8	103,8	99,7	103,6	100	102,2	121,3	-	-	-	-

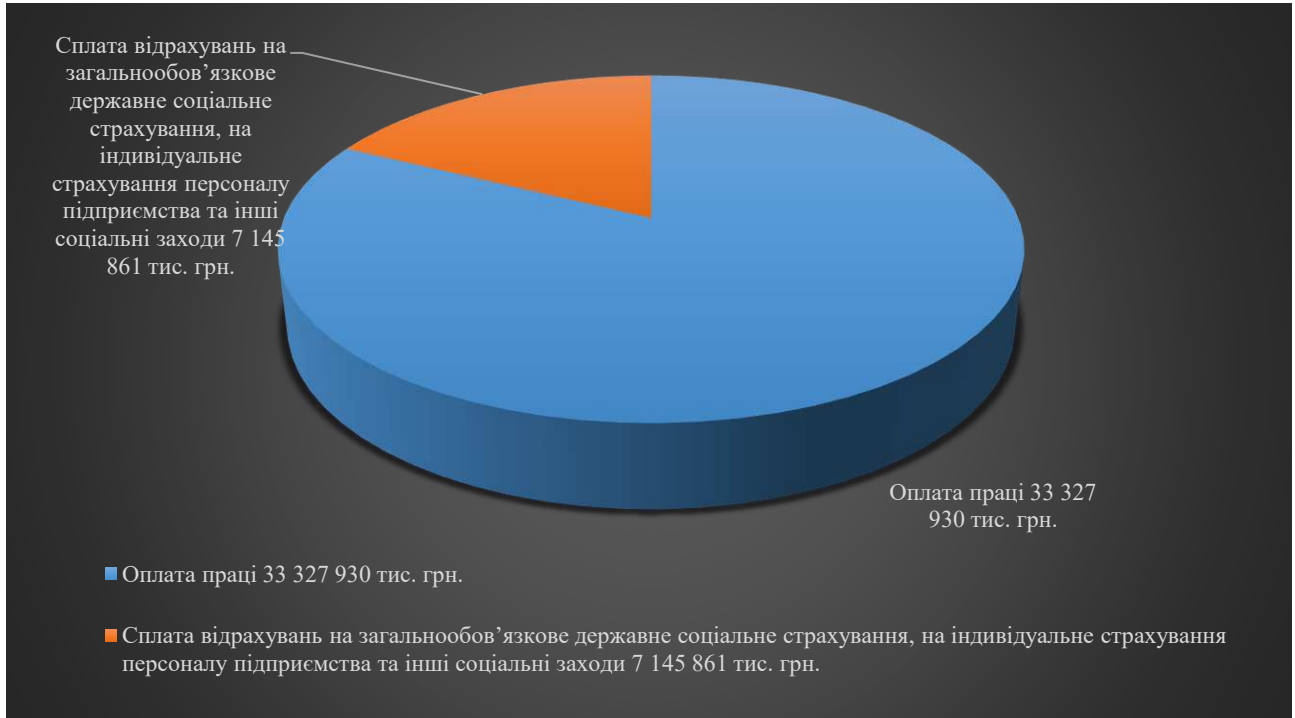
\* – Відомості за першу половину 2024 року

\*\* – Середньозважене за оптимістичним і песимістичним сценарієм відображене в постанові КМУ № 907 від 31.08.2011 (2012 рік), № 1125 від 28.11.2012 (2013 рік), № 558 від 05.08.2015 (2016 рік)

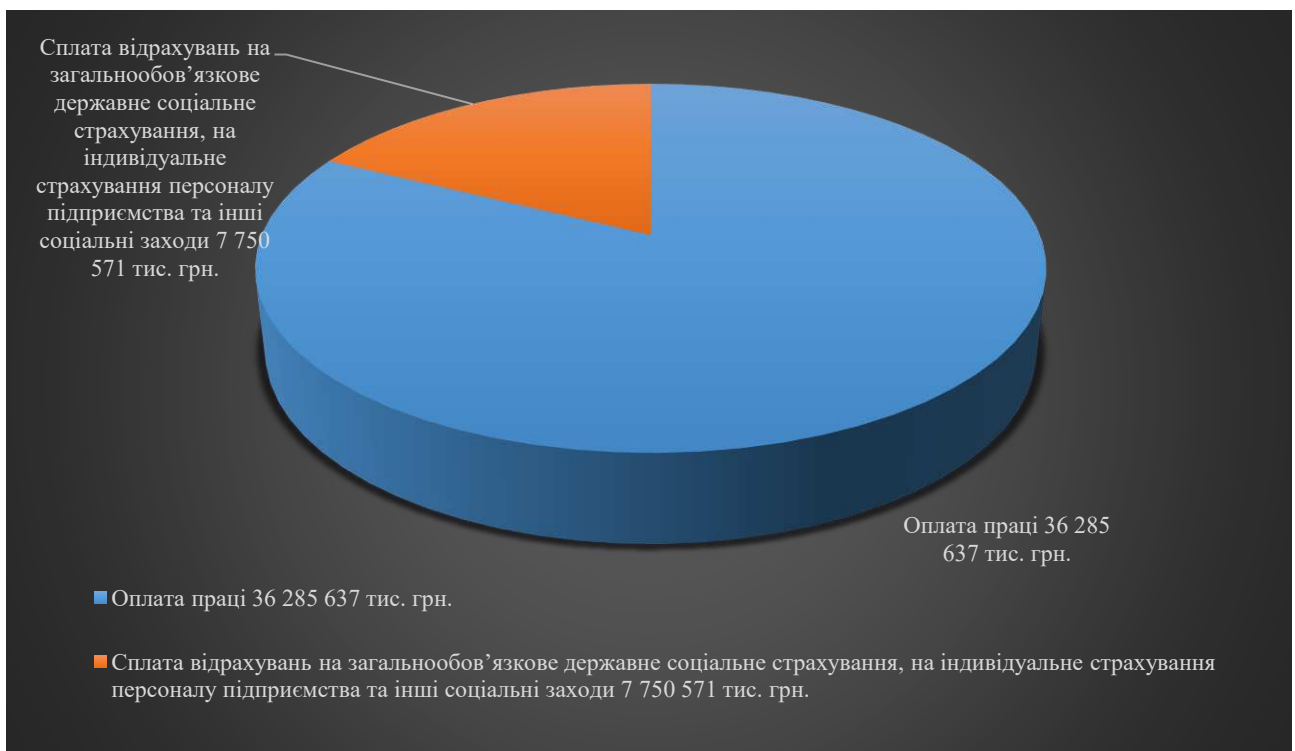
\*\*\* – Середньозважене за першим, другим та третім сценарієм відображене в постанові КМУ № 404 від 27.08.2014 (2015 рік), № 411 від 31.05.2017 (2018 рік), № 546 від 11.07.2017 (2019 рік)

\*\*\*\* – Індекс цін виробників промислової продукції (грудень до грудня попереднього року) закладений у кількісні припущення прогнозу економічного і соціального розвитку України за даними Мінекономіки на 2025 і 2026 роки на підставі постанови КМУ № 1315 від 15.12.2023

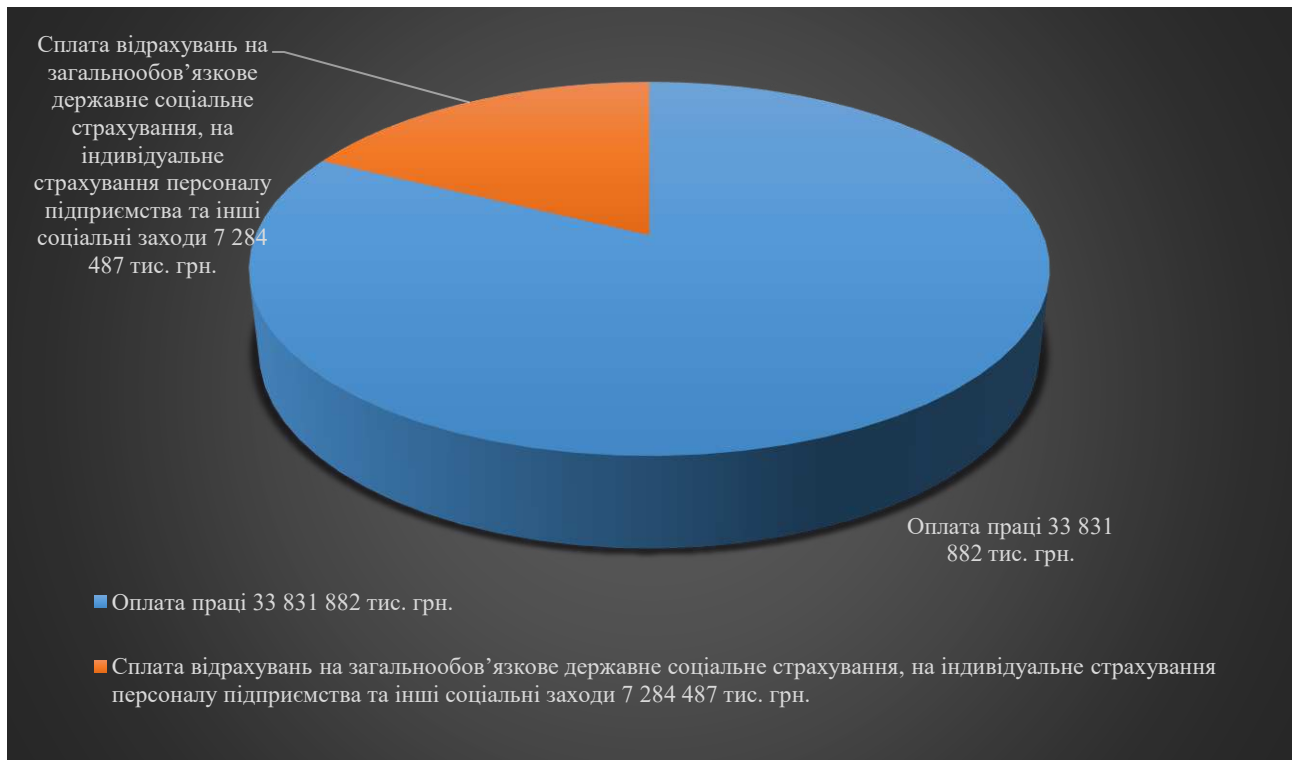
## Додаток Й



У відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік було понесено 33 327 930 тис. грн. витрат на оплату праці і 7 145 861 тис. грн. на сплату відрахувань на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, на індивідуальне страхування персоналу підприємства та інші соціальні заходи [49, с. 72]



У відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за 2019 рік було понесено 36 285 637 тис. грн. витрат на оплату праці і 7 770 571 тис. грн. на сплату відрахувань на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, на індивідуальне страхування персоналу підприємства та інші соціальні заходи [50, с. 68]



У відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за 2020 рік було понесено 33 831 882 тис. грн. витрат на оплату праці і 7 284 487 тис. грн. на сплату відрахувань на загальнообов'язкове державне соціальне страхування, на індивідуальне страхування персоналу підприємства та інші соціальні заходи [51, с. 65]

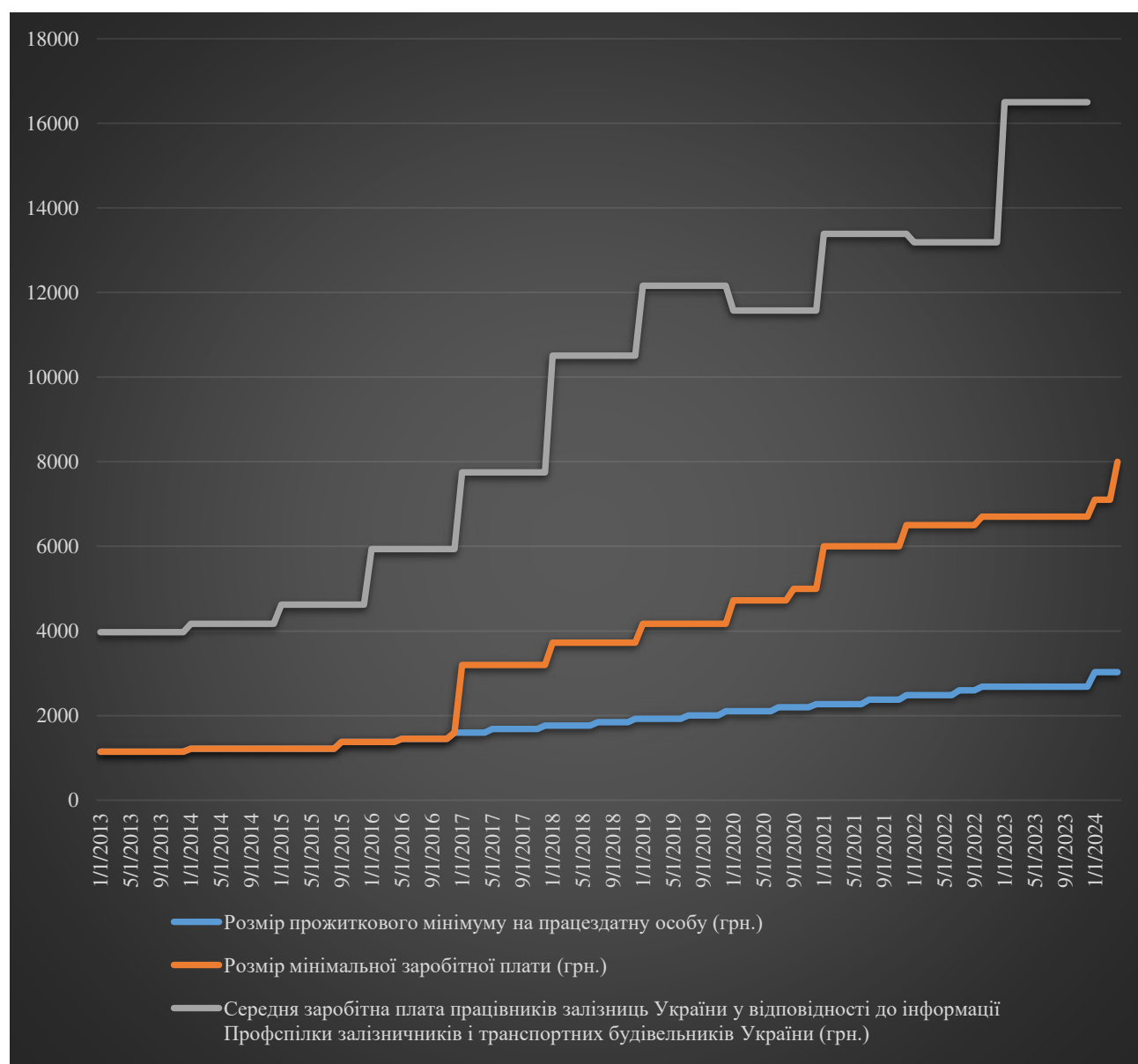
## Додаток К

Дата	Розмір прожиткового мінімуму на працездатну особу (грн.)	Розмір мінімальної заробітної плати (грн.)
01.01.2013	1 147	
01.12.2013	1 218	
01.01.2014	1 218	
01.01.2015	1 218	
01.09.2015	1 378	
01.01.2016	1 378	
01.05.2016	1 450	
01.12.2016	1 600	
01.01.2017	1 600	3 200
01.05.2017	1 684	
01.12.2017	1 762	
01.01.2018	1 762	3 723
01.07.2018	1 841	
01.12.2018	1 921	
01.01.2019	1 921	4 173
01.07.2019	2 007	
01.12.2019	2 102	
01.01.2020	2 102	4 723
01.07.2020	2 197	
01.09.2020		5 000
01.12.2020	2 270	
01.01.2021	2 270	6 000
01.07.2021	2 379	
01.12.2021	2 481	6 500
01.01.2022	2 481	6 500
01.07.2022	2 600	

01.10.2022	2 684	6 700
01.01.2023	2 684	6 700
01.01.2024	3 028	7 100
01.04.2024		8 000

## Додаток Л

Співвідношення розміру середньої заробітної плати працівників залізниць України в 2013 – 2023 роках в порівнянні з розміром прожиткового мінімуму на працездатну особу та мінімальної заробітної плати в 2013 – 2023 роках, відповідно до інформації наявної на офіційному веб-порталі Профспілки залізничників і транспортних будівельників України щодо розміру середньої заробітної плати працівників залізниць України в 2013 – 2023 роках [160].



## Додаток М

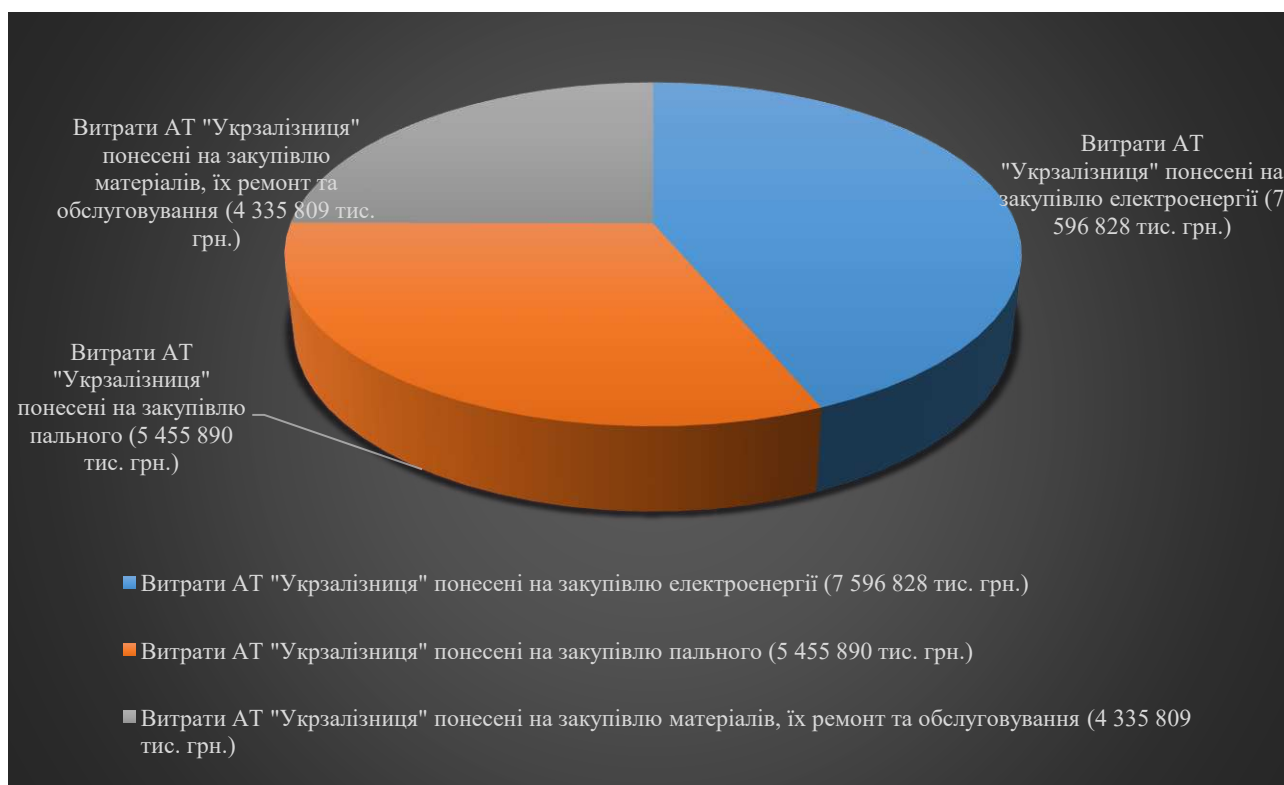
Витрати понесені АТ «Укрзалізниця» в 2018 – 2020 роки на закупівлю електроенергії та пального, а також матеріалів, їх ремонт та обслуговування, у відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за вказані роки.



2018 рік (25 652 772 загальна сума витрат тис. грн.) [49; с. 11]



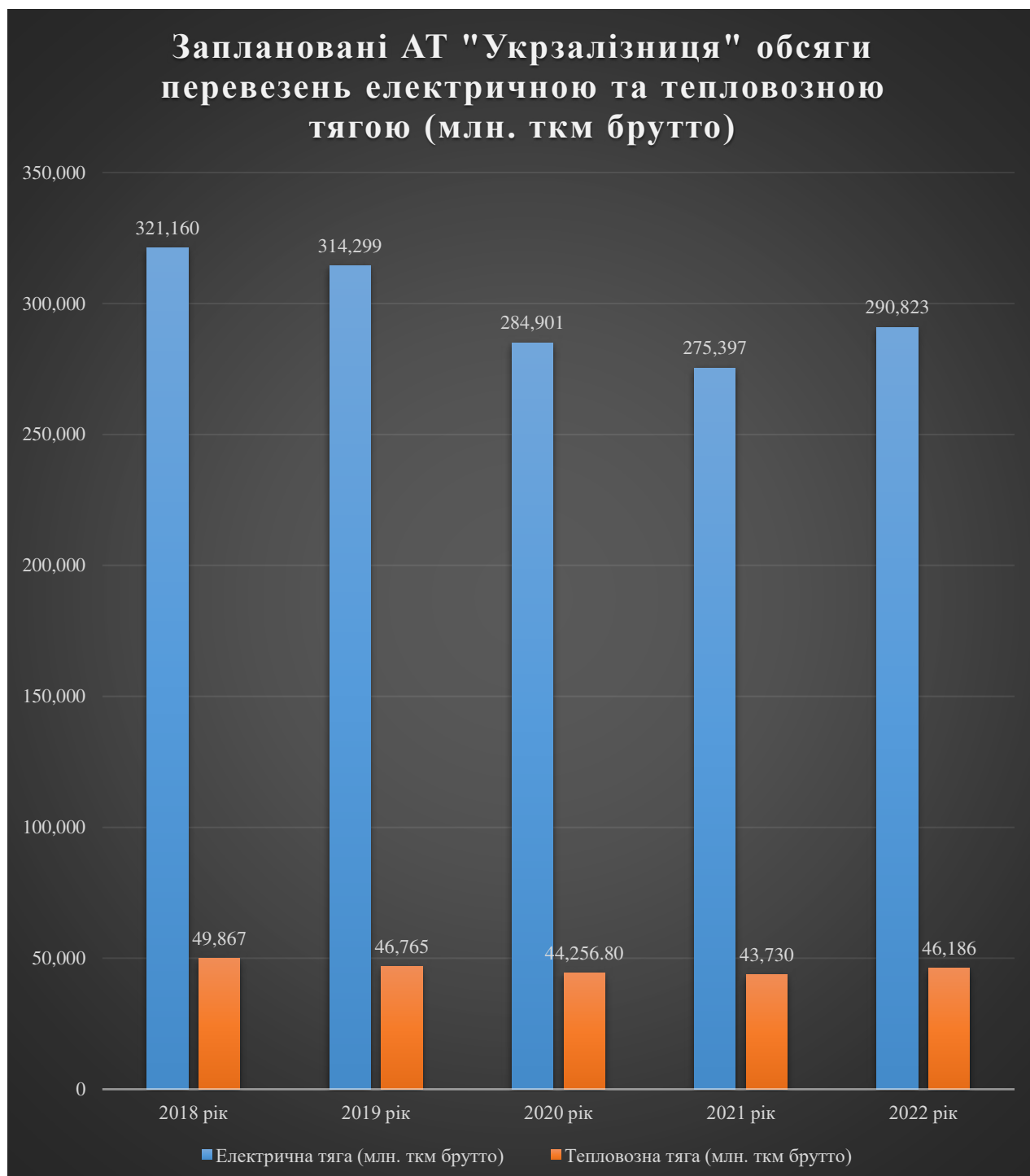
2019 рік (загальна сума витрат 22 252 355 тис. грн.) [50; с. 9]



2020 рік (загальна сума витрат 17 388 527 тис. грн.) [51; с. 9]

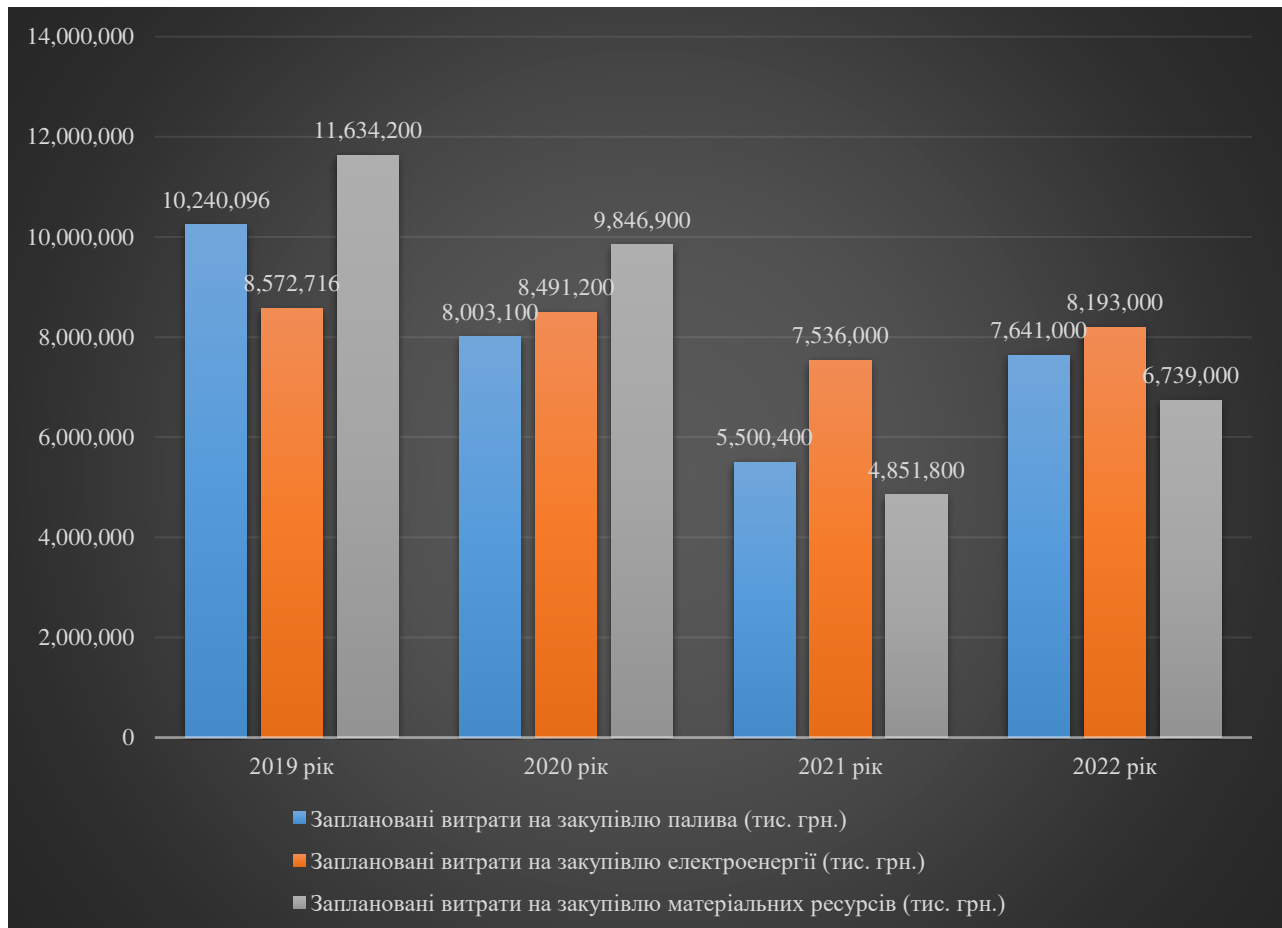
## Додаток Н

Заплановані АТ «Укрзалізниця» у проектах фінансових планів на 2018 – 2022 роки обсяги перевезень електричною та тепловозною тягою [72, с. 11, 13; 74, с. 17-18; 75, с. 15-16; 76, с. 12-13; 77, с. 14-15]



## Додаток О

Витрати на закупівлю дизельного палива, електроенергії та на матеріальні ресурси АТ «Укрзалізниця» в 2019 – 2022 роках у відповідності до фінансових планів АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2022 роки [74, с. 16, 18, 19; 75, с. 14-16; 76, с. 11-13; 77, с. 13, 15, 16]

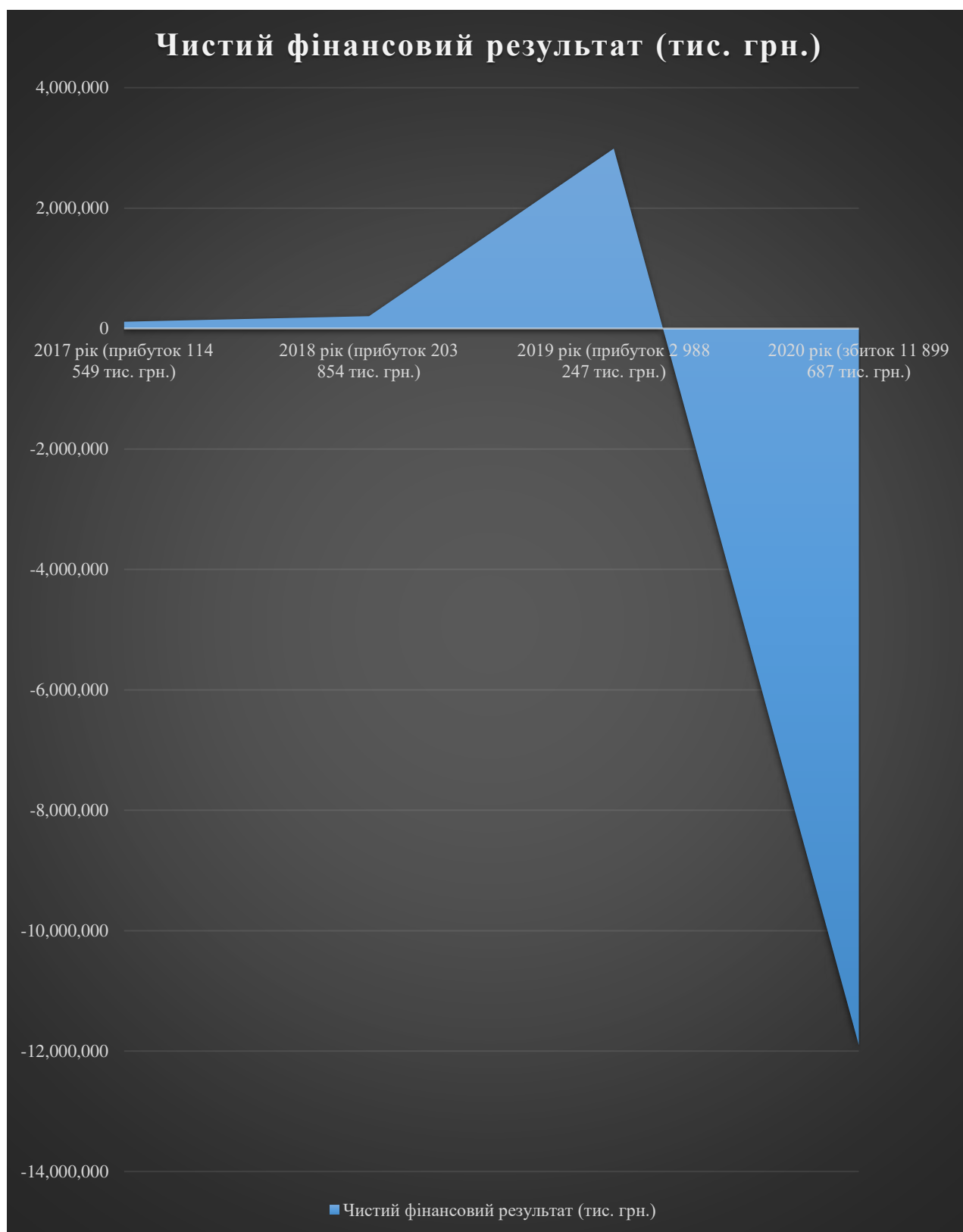


Запланований обсяг закупівель дизельного палива 257 982 тонн на 2019 рік по ціні 30 051 грн. (без ПДВ) за 1 тонну, 237 682 тонн на 2020 рік по ціні 24 232,8 грн. (без ПДВ) за 1 тонну, 227 876 тонн на 2021 рік по ціні 21 996 грн. (без ПДВ) за 1 тонну, 239 596 тонн на 2022 рік по ціні 23 878 грн. (без ПДВ) за 1 тонну [74, с. 18; 75, с. 15; 76, с. 12; 77, с. 15].

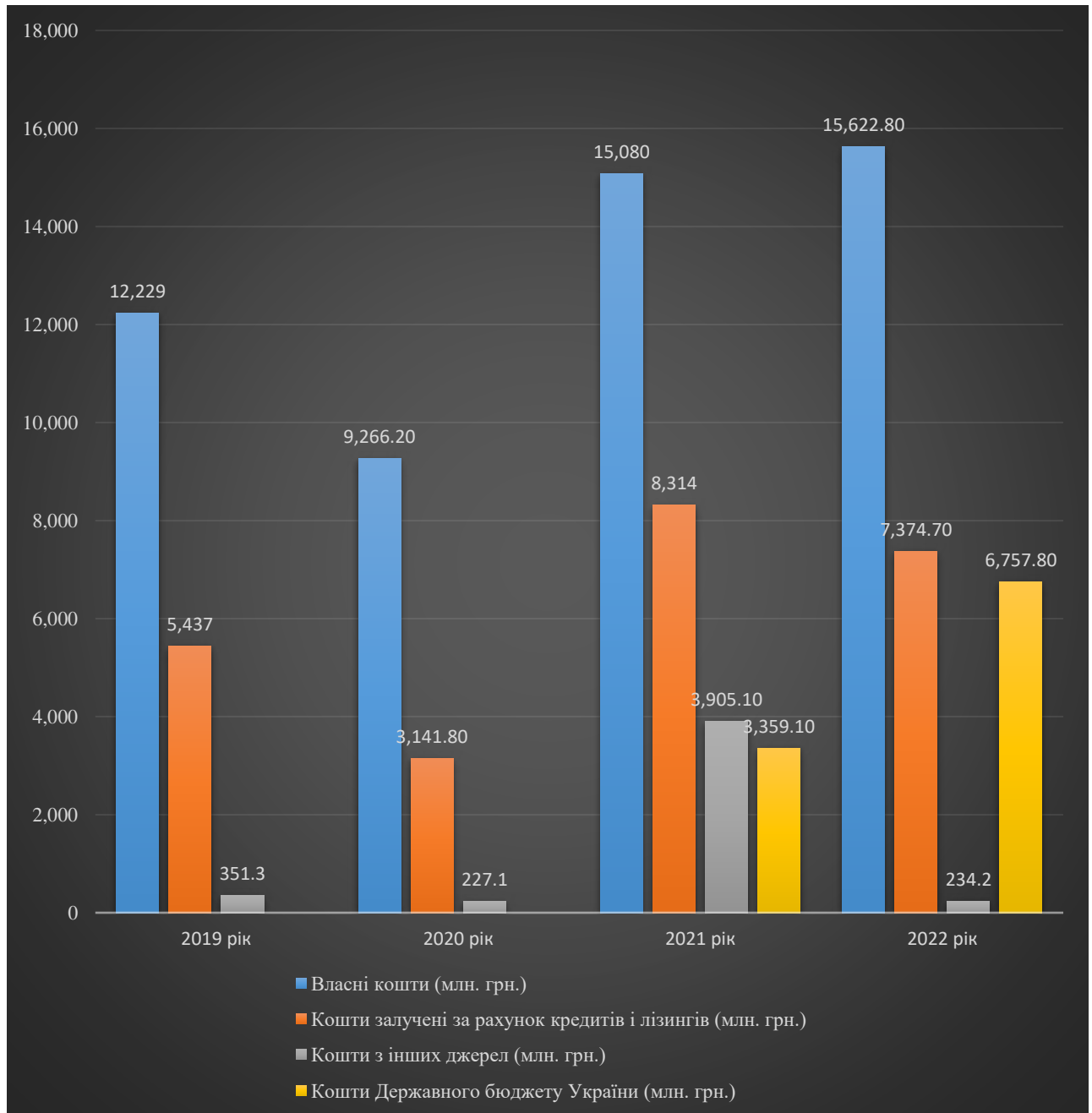
Запланований обсяг закупівель електроенергії 3 762 159 тис. кВт-год. на 2019 рік по ціні 2,02 грн. (без ПДВ) за 1 кВт-год., 3 345 223 тис. кВт-год. на 2020 рік по ціні 2,155 грн. (без ПДВ) за 1 кВт-год., 3 213 882 тис. кВт-год. на 2021 рік по ціні 1,887 грн. (без ПДВ) за 1 кВт-год., 3 392 271 тис. кВт-год. на 2022 рік по ціні 1,81 грн. (без ПДВ) за 1 кВт-год. [74, с. 19; 75, с. 16; 76, с. 13; 77, с. 16].

## Додаток П

Чистий фінансовий результат АТ «Укрзалізниця» в 2017 – 2020 роках у відповідності до консолідованої фінансової звітності АТ «Укрзалізниця» за 2018-2020 роки [49, с. 71; 50, с. 67; 51, с. 64]



Спрогнозовані АТ «Укрзалізниця» витрати на освоєння капітальних інвестицій в 2019 – 2022 роках у відповідності до проєктів консолідованих фінансових планів АТ «Укрзалізниця» на 2019 – 2022 роки [74, с. 28; 75, с. 34; 76, с. 26; 77, с. 40]



Загалом АТ «Укрзалізниця» було спрогнозовано витрати на освоєння капітальних інвестицій на суму 18 017,3 млн. грн. в 2019 році, на суму 12 635,1 млн. грн. в 2020 році, на суму 27 026,1 млн. грн. в 2021 році та на суму 29 989,5 млн. грн. в 2022 році.

**Елементи визначення провізної плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України та Республіки Польща [107; 189; 190]**

<b>Тарифний збірник</b>	<b>Елементи визначення провізної плати за здійснення вантажоперевезень наявні в ньому</b>
<p>П. 1.1. розділу II Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Мінтрансв'язку № 317 від 26.03.2009</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- відстань перевезення вантажу;</li> <li>- характерні особливості перевезення вантажу (швидкопсувний, наливний, небезпечний, великоваговий, негабаритний спеціальний, військовий, з окремим локомотивом, на зчепі тощо);</li> <li>- вид відправки вантажу (вагонна, збірна вагонна, контрейлерна або контейнерна – для внутрішніх перевезень) (вагон, зчеп вагонів, контейнер, напівпричіп, рухомий склад на своїх осях – для міжнародних перевезень);</li> <li>- маса вантажу;</li> <li>- належність вагона або контейнера (перевізника, власний клієнта або орендований у третьої особи);</li> <li>- належність рухомого складу або порожніх контейнерів (у разі якщо перевозиться рухомий склад чи порожні контейнери);</li> <li>- швидкість перевезення (вантажна, велика або у складі пасажирських поїздів);</li> <li>- плата за супроводження та охорону (за наявності);</li> <li>- плата за супроводження провідника відправника або одержувача (за наявності);</li> <li>- плата за перевезення з окремим або власним локомотивом (за наявності);</li> <li>- застосування тарифної схеми, що відповідає даному виду відправки та перевезенню, відповідно до таблиць розділу IV цього Збірника тарифів, в яких</li> </ul>

	<p>наведені базові ставки плати за перевезення відповідно до відстані перевезення;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- визначення до якого тарифного класу або позакласної групи віднесено вантаж (у тому числі рейковий рухомий склад, контейнер, напівпричіп) та якою відправкою здійснюються перевезення, і застосування до базових ставок плати коефіцієнту, встановленого для цього вантажу та відправки;</li> <li>- сума додаткових зборів (розділ III цього Збірника тарифів)</li> </ul>
<p>П. 7 Збірника тарифів підприємства «РКР Cargo»</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вид (найменування) вантажу, що визначається на підставі ГНВ (має значення для окремої категорії вантажів – небезпечні, негабаритні і т.д. для яких застосовується підвищувальний коефіцієнт);</li> <li>- маса вантажу;</li> <li>- відстань перевезення вантажу;</li> <li>- вид відправки вантажу (вантаж завантажений в 1 чи декілька вагонів, рухомий склад чи порожні вагони);</li> <li>- інші особливості вантажоперевезення (мінімальний транспортний збір в 5 524 злотих незалежно від типу вагона чи рухомого складу який додатково нараховується і сплачується, підвищувальний коефіцієнт для небезпечних вантажів, окрема ставка в 4,98 злотих за 1 вісе-кілометр перевезення самохідних машин та вагонів-рефрижераторів, встановлення пільги в 15 % до провізної плати у разі якщо обсяг вантажоперевезення становить менше 4 вагонів чи контейнерів);</li> <li>- коефіцієнти встановлені вказаним Збірником тарифів (розділ 3 цього Збірника тарифів);</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- сума додаткових зборів (розділ 4 цього Збірника тарифів)</li> </ul>
<p>П. 7 Збірника тарифів підприємства «РКР LHS sp. z o.o.»</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вид (найменування) вантажу, що визначається на підставі ГНВ (має значення для окремої категорії вантажів – небезпечні, негабаритні і т.д. для яких застосовується підвищувальний коефіцієнт);</li> <li>- маса вантажу;</li> <li>- відстань перевезення вантажу;</li> <li>- інші особливості вантажоперевезення (підвищувальний коефіцієнт для небезпечних і негабаритних вантажів, встановлення пільги в 1 % до провізної плати у разі якщо обсяг вантажоперевезення становить від 10 до 19 вагонів чи контейнерів, 2 % до провізної плати у разі якщо обсяг вантажоперевезення становить від 20 до 25 вагонів чи контейнерів, 3 % до провізної плати у разі якщо обсяг вантажоперевезення становить від 26 до 30 вагонів чи контейнерів, 3 % до провізної плати у разі якщо обсяг вантажоперевезення становить понад 30 вагонів);</li> <li>- сума додаткових зборів (розділ 4 цього Збірника тарифів)</li> </ul>

**Таблиці (тарифні схеми) основних зборів і корегуючих коефіцієнтів наявні в розділі 3 збірника тарифів на перевезення вантажів підприємства «РКР Cargo» [189]**

**Таблиця А-1. Основні збори**

<b>Відстань в кілометрах (від – до)</b>	<b>Оплата в злотах</b>
30	1 747
40	1 822
50	1 885
...	...
400	6 005
420	6 282
440	6 526
...	...
800	10 895
850	11 551
900	12 144
...	...
1 200	15 817

У разі перевезення на відстань понад 1 200 км провізна плата стягується в діапазоні відстані 1 200 км і до неї додається сума в 600 злотих за кожні розпочаті 50 км.

**Таблиця А-2. Корегуючі коефіцієнти**

<b>Маса вантажу в тоннах</b>	<b>Вагон 2-осьовий</b>
15	0,87
16	0,896
17	0,918
...	...
30	1,2

<b>Маса вантажу в тоннах</b>	<b>Вагон більше 2 осей</b>
30	1,2
31	1,24
32	1,28
...	...
65	2,6

За кожну додаткову тону вантажу збільшується коефіцієнт на 0,04

**Таблиця В.** Поправочні коефіцієнти для перевезення автомобільного транспорту (вантаж) і перевезення порожніх вагонів наданих замовником до або після перевезення автомобільного транспорту (вантаж)

<b>Вагон</b>	<b>Коефіцієнти</b>	
	<b>Завантажені вагони</b>	<b>Порожні вагони</b>
2-осьові вагони	0,6	0,29
3-осьові і 4-осьові вагони з вантажною довжиною:		
- до 23,4 метри (включно)	0,84	0,45
- від 23,4 метри до 27 метрів	0,96	0,5
- понад 27 метрів	1,14	0,57
вагони від 4 до 8 осей (включно)	2,27	1,22
вагони понад 8 осей	2,39	1,32

Застосування вказаних знижувальних коефіцієнтів пов'язане з державною політикою, яка провадиться Республікою Польща в частині розвитку та підтримки автомобілебудувельної промисловості країни.

**Таблиця Д.** Поправочні коефіцієнти для контейнерних відправлень (в тому числі й напівпричепів)

Код довжини	Довжина в англійських футах	Довжина контейнера і кузова автомобільного	Корегуючі коефіцієнти для контейнерів		
			Завантажений контейнер до 22 тонн (брутто)	Завантажений контейнер понад 22 тонни (брутто)	Порожній контейнер
10	20	До 6,15 метрів (включно)	0,75	0,85	0,5
20	25	Від 6,16 до 7,82 метрів	0,75	0,85	0,5
30	30	Від 7,83 до 9,15 метрів	0,9	0,95	0,6
50	40	Від 9,15 до 13,75 метрів	1	1,1	0,8
60	45 і більше	Понад 13,75 метрів	1	1,1	0,8
<b>Напівпричеп</b>					
70	-	-	1	1,1	0,8

**Таблиця Е-1.** Провізна плата за перевезення порожнього вагона до 4 осей

Відстань в кілометрах (від – до)	Оплата за вагон до 4 осей в злотах
30	1 322
40	1 380
50	1 429
...	...
400	4 548
420	4 758
440	4 944
...	...

800	8 254
850	8 750
900	9 168
...	...
1 200	11 981

У разі перевезення на відстань понад 1 200 км провізна плата стягується в діапазоні відстані 1 200 км і до неї додається сума в 466 злотих за кожні розпочаті 50 км.

Для перевезення порожніх вагонів понад 4 осі застосовуються підвищувальні коефіцієнти: 1,5 – для вагонів понад 4 осі до 12-осьового вагона (включно), 4 – для вагонів понад 12 осей до 20-осьового вагона (включно), 6 – для вагонів понад 20 осей.

**Таблиці (тарифні схеми) основних зборів і коригуючих коефіцієнтів наявні в розділі 3 збірника тарифів на перевезення вантажів підприємства «ПКР LHS sp. z o.o.» [190]**

**Таблиця І.** Базові тарифи на відправлення

Відстань в кілометрах (- до)	Провізна плата в злотах за 1 тону вантажу			
	Вагон орендований у вантажоперевізника	Власний вагон клієнта чи орендований ним вагон у третьої особи	Власний вагон клієнта чи орендований ним вагон у третьої особи після розвантаження на лінії «ПКР LHS sp. z o.o.» (не для цистерн)	Власна цистерна клієнта чи орендована ним цистерна у третьої особи
30	29,38	22,36	23,74	23,01
40	29,58	22,52	23,93	23,18
50	29,91	22,77	24,18	23,42
...	...	...	...	...
400	94,27	71,73	76,17	73,83

Мінімальна маса вантажоперевезення 35 тонн на 1 вагон.

Для перевезення вагонів, які містять понад 4 осі застосовуються підвищувальні коефіцієнти: 2 – для вагонів понад 4 осі до 12-осьового вагона (включно), 3 – для вагонів понад 12 осей.

**Таблиця II-а.** Провізна плата для контейнерних відправлень на орендованих у вантажоперевізника платформах

Відстань в кілометрах (- до)	Провізна плата в злотах за контейнери в 20 і 25 футів	Провізна плата в злотах за контейнери в 30 і 35 футів	Провізна плата в злотах за контейнери в 40 і більше футів і на напівпричепи
------------------------------	---	---	---

	<b>Завантаже ні</b>	<b>Порож ні</b>	<b>Завантаже ні</b>	<b>Порож ні</b>	<b>Завантаже ні</b>	<b>Порож ні</b>
30	521,38	396,53	622,61	473,51	911,6	761,22
40	524,13	399,26	625,88	476,78	916,91	766,53
50	525,51	400,64	627,51	478,42	919,58	769,19
...	...	...	...	...	...	...
400	1 694,48	1 288,3 6	2 023,47	1 538,49	2 962,34	2 476,6 1

При вазі вантажу в контейнері в 30 тонн і більше провізна плата множиться на коефіцієнт 1,1

**Таблиця II-в.** Провізна плата для контейнерних відправлень на власних платформах клієнта чи орендованих ним платформах у третьої особи

<b>Відстань в кілометр ах (- до)</b>	<b>Провізна плата в злотих за контейнери в 20 і 25 футів</b>		<b>Провізна плата в злотих за контейнери в 30 і 35 футів</b>		<b>Провізна плата в злотих за контейнери в 40 і більше футів і на напівпричепи</b>	
	<b>Завантаже ні</b>	<b>Порож ні</b>	<b>Завантаже ні</b>	<b>Порож ні</b>	<b>Завантаже ні</b>	<b>Порож ні</b>
30	411,75	313,16	491,7	373,95	726,05	606,28
40	413,92	315,33	494,29	376,54	730,3	610,52
50	415,01	316,41	495,58	377,83	732,41	612,65
...	...	...	...	...	...	...
400	1 338,2	1 017,4 7	1 598,02	1 215,01	2 359,42	1 972,56

При вазі вантажу в контейнері в 30 тонн і більше провізна плата множиться на коефіцієнт 1,1.

**Таблиця III.** Провізна плата за перевезення порожнього вагона до 4 осей

<b>Відстань в кілометрах (- до)</b>	<b>Провізна плата за перевезення</b>	<b>Провізна плата за перевезення вагона після розвантаження чи відправлення вагона</b>
---	--	--

	<b>порожнього вагона до 4 осей клієнта чи орендованого ним у третьої особи</b>	<b>вантажоперевізника для завантаження</b>	
		<b>За маршрутом Славків LHS – Грубешів LHS</b>	<b>За маршрутом Грубешів Gr. – Славків LHS</b>
30	141,44	74,21	135,04
40	142,68	74,83	136,22
50	143,91	75,49	137,38
...	...	...	...
400	453,87	238,10	433,31

Для перевезення порожніх вагонів понад 4 осі застосовуються підвищувальні коефіцієнти: 2 – для вагонів понад 4 осі до 12-осьового вагона (включно), 3 – для вагонів понад 12 осей.

## Додаток Ф

**Пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства України з урахуванням висновків здобутих та зроблених в ході дисертаційного дослідження**

№ з/п	Норма чинного законодавства України до якої пропонується внесення змін за результатами дисертаційного дослідження	Зміст норми чинного законодавства у діючій редакції	Зміст норми законодавства у запропонованій редакції за результатами дисертаційного дослідження	Розділ та номер сторінки у дисертаційному дослідженні
1.	Ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт»	Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності.	Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності, <b>економічної ефективності.</b>	Підрозділ 1.2 розділу 1, стор. 56-69
2.	Доповнити ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт»	<b>Вказана частина відсутня в ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт».</b>	<b>Тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають автоматичній індексації на рівні індексу цін виробників промислової продукції, з урахуванням їх</b>	Підрозділ 2.3 розділу 2, стор. 149-158

	частиною сьомою наступного змісту		<b>інвестиційної складової частини, в порядку визначеному Кабінетом Міністрів України.</b>	
3.	П. 1 постанови Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України»	1. Установити, що тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають <b>щорічній індексації до початку нового фінансового року.</b>	1. Установити, що тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають <b>автоматичній індексації на рівні індексу цін виробників промислової продукції, з урахуванням їх інвестиційної складової частини.</b> <b>Автоматична індексація тарифів на перевезення вантажів у межах України здійснюється Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту двічі на рік – до 1 січня нового фінансового року, а також до 1 липня поточного року.</b>	Підрозділ 2.3 розділу 2, стор. 149-158

4.	<p>П. 2 постанови Кабінету Міністрів України № 1392 від 16.12.2009 «Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України»</p>	<p><b>2. Міністерству транспорту та зв'язку, Міністерству економіки і Міністерству фінансів забезпечити щорічну індексацію зазначених тарифів.</b></p>	<p><b>2. Національній комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту забезпечити щорічну індексацію зазначених тарифів.</b></p> <p>До створення та початку діяльності Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту щорічну індексацію зазначених тарифів забезпечують Міністерство розвитку громад та територій України і Міністерство економіки України у порядку встановленому законодавством України.</p> <p>Міністерству розвитку громад та територій України, за погодженням з Міністерством економіки України, розробити і затвердити порядок автоматичної індексації тарифів на</p>	<p>Підрозділ 2.3 розділу 2, стор. 149-158</p>
----	--	--	---	---

			<b>перевезення вантажів у межах України на підставі Закону України «Про ціни і ціноутворення», Закону України «Про природні монополії» та інших законів України.</b>	
5.	Абзац шістнадцятий п. 6 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 06.04.1998	Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу – система цінкових ставок та правил їх застосування, за якими <b>проводяться розрахунки за перевезення залізницями.</b>	Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу - система цінкових ставок та правил їх застосування, за якими <b>визначається розмір провізної плати.</b>	Підрозділ 3.1 розділу 3, стор. 182-192
6.	Абзац сімнадцятий п. 6 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів	Збори – <b>цінові ставки, за якими проводяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням</b>	Збори – <b>система цінкових ставок та правил їх застосування, за якими визначається розмір плати, яка справляється за виконання підприємством залізничного транспорту робіт та послуг,</b>	Підрозділ 3.1 розділу 3, стор. 182-192

	України № 457 від 06.04.1998	вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу.	пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу.	
7.	Доповнити Статут залізниць України абзацом вісімнадцятим і дев'ятнадцятим наступного змісту, а чинні абзаци вісімнадцять - дев'ятнадцять викласти у якості абзаців двадцять – двадцять один (визначення понять «Технічні умови навантаження і кріплення вантажів»	<b>Вказані абзаци відсутні в п. 6 Статуту залізниць України.</b>	<b>Ставками тарифів і зборів є безпосередня вартісна оцінка перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу або виконання певних робіт чи надання певних послуг пов'язаних з їх перевезенням, що включає в себе витрати на їх транспортування, а також виконання робіт чи надання послуг пов'язаних з їх перевезенням, а також зумовлює отримання прибутку внаслідок здійснення вказаної транспортної роботи;</b> <b>Платою (провізною платою) є грошова винагорода, що справляється підприємством</b>	Підрозділ 3.1 розділу 3, стор. 182-192

	і «транспортні засоби»)		залізничного транспорту за наданим транспортні послуги з перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, а також пов'язані з цим роботи та послуги, на підставі відповідного договору залізничного перевезення вантажів укладеного між перевізником і його контрагентом, чи проїзних або перевізних документів для перевезення пасажирів, багажу чи вантажобагажу.	
8.	Абзац перший п. 2 і пп. «а» п. 2 додатка до постанови Кабінету Міністрів України № 1548 від 25.12.1996 «Про встановлення	<b>2. Мінінфраструктури:</b> <b>а)</b> за погодженням з Мінекономіки і Мінфіном встановлює тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.	<b>2. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, встановлює:</b> а) тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.	Підрозділ 1.3 розділу 1, стор. 82-93

	повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)»		До її утворення вказані повноваження виконує Мінрозвитку за погодженням з Мінекономіки.	
9.	П. 1 розділу II Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 782 від 08.10.2013	1. Підставою для зміни рівня тарифів є зміна умов їх встановлення, що не залежать від господарської діяльності залізниць, зокрема зміна ставок податків, зборів (обов'язкових платежів), рівня заробітної плати відповідно до актів законодавства, генеральної угоди між Кабінетом Міністрів України, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, а також галузевої	1. Підставою для зміни рівня тарифів є зміна умов їх встановлення, що не залежать від господарської діяльності залізниць, зокрема зміна елементів податків, зборів, обов'язкових платежів (у вигляді ставок (розмірів), переліку їх платників, об'єкта та бази оподаткування (бази нарахування обов'язкових платежів), порядку їх обчислення і сплати), рівня заробітної плати відповідно до актів законодавства, генеральної угоди між Кабінетом	Підрозділ 2.3 розділу 2, стор. 158-163

		<p>угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу, цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси тощо.</p>	<p>Міністрів України, всеукраїнськими об'єднаннями профспілок і всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців, а також галузевої угоди між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та Радою профспілок залізничників і транспортних будівельників на фінансування соціального розвитку, соціального захисту залізничників виробничого персоналу, цін і тарифів на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси тощо.</p>	
10.	<p>Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах</p>	<p><b>Вбачається за доцільне прийняти новий Збірник тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги, на заміну діючому станом на теперішній час Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними</b></p>		<p>Підрозділ 3.2 розділу 3, стор. 197-210</p>

<p>України та пов'язані з ними послуги, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009</p>	<p>послуги, затверженому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009.</p> <p><b>При побудові нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги на заміну чинного, вбачається за доцільне перейняти підхід та структуру вказаного Тарифного збірника аналогічну тій, що наявна у Збірниках тарифів на залізничні вантажоперевезення підприємств «PKP Cargo», «PKP LHS sp. z o.o.», «DB Cargo AG», «Fret SNCF» та інших залізничних вантажоперевізників країн ЄС.</b></p> <p><b>Найкращим варіантом запозичення досвіду залізничних вантажоперевізників країн ЄС, в частині створення нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги на заміну діючому, є перейняття правових положень відображених у Збірнику тарифів на залізничні вантажоперевезення підприємства «PKP Cargo» в новому Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги (з урахуванням певних несуттєвих відмінностей характерних виключно</b></p>	
--	--	--

для залізниць Республіки Польщі і залізниць України). Менш вірогідним, але також допустимим варіантом, є побудова нового власного Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги, шляхом перейняття і уніфікації між собою елементів Збірників тарифів на залізничні вантажоперевезення різних залізниць країн ЄС, зокрема й підприємств РКР LHS sp. z o.o.», «DB Cargo AG» та «Fret SNCF» (вони мають як багато спільного між собою, так і містять значні відмінності один від одного).

Загалом при побудові нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги вбачається за доцільне істотно зменшити кількість складових на підставі яких буде визначатися провізна плата за здійснення вантажоперевезень залізницями України, залишивши виключно 4 – 5 складових. Як приклад, якщо брати за основу Збірник тарифів на залізничні вантажоперевезення підприємства «РКР Cargo», згідно нього основою для розрахунку плати за перевезення вантажів, у тому числі рейкового рухомого складу та порожніх контейнерів (автомобільних причепів і напівпричепів та інші контрейлерні перевезення) є лише вид (найменування) вантажу

(визначається на підставі ГНВ), відстань перевезення, вид відправки (вантаж завантажений в 1 чи декілька вагонів, рухомий склад чи порожні вагони), інші особливості вантажоперевезення встановлені вказаним Збірником тарифів для окремо визначеної категорії перевезень і вантажів, коефіцієнти встановлені вказаним Збірником тарифів (окремий розділ цього Збірника тарифів) та сума додаткових зборів (інший розділ цього Збірника тарифів).

Зменшення кількості складових елементів, які регламентують порядок визначення провізної плати, також призведе і до зменшення кількості правил їх застосування, що не лише спростить застосування нового Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги, а й полегшить умови провадження за ним господарської діяльності всім учасникам транспортних операцій та сприятиме створенню однакових умов і рівних можливостей для здійснення залізничних вантажоперевезень як вагонами і локомотивами вантажоперевізника, так і власними чи орендованими клієнтами вантажоперевізника у третьої особи вагонами і локомотивами, що в цілому сприятиме розвитку конкуренції між учасниками ринку залізничних вантажоперевезень.

**Паралельно з цим в новому Збірника тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги має бути зменшено кількість тарифних схем базових ставок, які застосовуватимуться в частині визначення плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України, з фактичним кінцевим залишенням лише 4 – 5 тарифних схем, замість існуючих станом на теперішній час 29 тарифних схем.**

**Також в новому Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги має бути зменшено кількість коефіцієнтів, які застосовуються при визначенні провізної плати за здійснення вантажоперевезень залізницями України. Коефіцієнти повинні застосовуватися до лише щодо окремо визначеної групи вантажів, а не відносно всіх без виключення вантажів, як це встановлено діючим станом на теперішній час 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.**

**Крім того, новий Збірник тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги повинен містити значно меншу кількість державно регульованих тарифних ставок на перевезення вантажів в порівнянні з чинним станом на теперішній час 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. Збори, які справляються за виконання робіт та надання послуг пов'язаних з перевезенням вантажів, повинні надаватися вантажоперевізником в інтересах його клієнтів за вільними тарифами на підставі укладених з ними господарських договорів, і визначатися вантажоперевізником самостійно, у межах наявних у нього господарських повноважень. Розширення повноважень вантажоперевізника на застосування вільних тарифів на роботи і послуги, які надаються ним його клієнтам при здійсненні вантажоперевезень залізницями України, замість встановлених уповноваженими на те суб'єктами тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень державно регульованих тарифів, сприятиме розмежуванню та виокремленню в структурі тарифу на здійснення залізничних вантажоперевезень складових, які належать**

		<p>до природно-монопольного (інфраструктурна складова) і потенційно конкурентного (локомотивна та вагонна складові) сектору господарювання у сфері залізничного транспорту в частині здійснення перевезень вантажів.</p> <p>Розмір тарифних ставок та коефіцієнтів в новому Збірнику тарифів на перевезення вантажів залізницями України та пов'язані з ними послуги повинен бути врахований уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень згідно Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 782 від 08.10.2013.</p>		
11.	П. 4 розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані	4. ПАТ «Укрзалізниця» встановлює та затверджує відповідно до економічної ефективності та собівартості перевезень пільгові тарифи зі знижкою не більше як 20% від загальних тарифів.	Вказаний пункт підлягає виключенню з розділу I Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом	Підрозділ 1.3 розділу 1, стор. 77-81

	з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009		Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009.	
12.*	Позиція 9 Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затверджених	<b>Вказаною позицією 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, встановлено, що на транспортування порожніх вагонів:</b>	<b>Вказана позиція 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, підлягає перегляду в частині встановлення однакового коефіцієнту на транспортування</b>	Підрозділ 2.2 розділу 2, стор. 192-210

<p>наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 317 від 26.03.2009</p>	<p>- з-під вивантаження вантажів 1-го тарифного класу, 2-го тарифного класу, щебеню та баласту (щебеню) для доріг, перліту, піску, гранвідсіву, шлаків, золи, солі та концентрату мінерального «Галіт», продуктів харчування та енергетичних газів під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; рефрижераторні вагони та криті, переобладнані з рефрижераторних вагонів, фітингові платформи, вагони</p>	<p><b>будь-яких порожніх без жодних виключень.</b> <b>Розмір коефіцієнту повинен бути вирахований уповноваженими на те суб'єктами адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень згідно Порядку перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 782 від 08.10.2013</b></p>	
--	---	---	--

		<p>для перевезення легкових автомобілів та контрейлерних перевезень (усі перевезення) застосовується коефіцієнт <b>3,205;</b></p> <p>- з-під вивантаження вантажів 3-го тарифного класу під наступне навантаження або під накопичення вагонів для наступного навантаження та з накопичення вагонів з-під вивантаження цих вантажів під наступне навантаження; з провідниками; в (із) ремонт(у); пересилка після вивантаження на промивання, пропарку, дезінсекцію та дезінфекцію; в інших</p>		
--	--	---	--	--

		випадках застосовується коефіцієнт 5,139		
--	--	---	--	--

\* - дивитися позицію 9 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



**КОМІТЕТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ  
з питань транспорту та інфраструктури**

вул. М. Грушевського, 5, м. Київ, 01008, [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)

**Гр. КВАКУШ А.С.**

вул. Митрополита  
Василя Липківського,  
буд. 23, кв. 7  
м. Київ, 03035

**Шановний Андрію Сергійовичу!**

До Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури надійшло Ваше звернення від 30.10.2024 (реєстр. № 244020 від 05.11.2024) щодо реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

Інформацію, викладену в дисертаційному дослідженні, взято до уваги та в межах компетенції повідомляється, що зазначені пропозиції надані народним депутатам України – членам Комітету з питань транспорту та інфраструктури для ознайомлення.

Відповідно до Постанови Верховної Ради України від 29 серпня 2019 року № 19 – ІХ «Про перелік, кількісний склад і предмет відання комітетів Верховної Ради України дев'ятого скликання» питання, зазначені у зверненні, не відносяться до предметів відання Комітету з питань транспорту та інфраструктури.

Як зазначено у статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлення тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України здійснюється на підставі бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Частиною другою статті 19 Конституції України встановлено, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Керуючись наведеним, Ваше звернення надіслано до Кабінету Міністрів України для розгляду та надання відповіді.

З повагою

Голова Комітету

**Юрій КІСЄЛЬ**



САС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ  
Підписано: Київ, Юр.І. Гривороза  
Ідентифікатор документа: 030400000100011041 18 00  
Час створення: 19.01.2025 09:03:00

Апарат Верховної Ради України  
04-31-19-2024255304 від 11.11.2024



17 0379



## МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

пр-т Берестейський, 14, м. Київ, 01135,  
 тел.: (044) 351-40-96, (044) 351-40-35, (044) 351-40-01,  
 E-mail: [miu@mtu.gov.ua](mailto:miu@mtu.gov.ua), сайт: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), код згідно з ЄДРПОУ 37472062

від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Андрію КВАКУШ  
[a.kvakusha@gmail.com](mailto:a.kvakusha@gmail.com)

Шановний пане Андрію!

Міністерство розвитку громад та територій України на виконання доручення Прем'єр-міністра України Дениса Шмигала від 15.11.2024 № 37343/1/1-24 до звернення Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури від 14.11.24 № 04-31/19-2024/253302 розглянуло Ваше звернення від 30.10.2024 щодо розгляду пропозицій стосовно реформування у сфері вантажних перевезень залізничним транспортом шляхом впровадження результатів Вашого дисертаційного дослідження та повідомляє.

В першу чергу, хотілось би подякувати Вам за увагу, приділену питанню тарифоутворення на залізничному транспорті.

Список опублікованих теоретичних положень становить інтерес, а пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства України можуть бути використані у подальшій роботі щодо тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України.

З повагою

заступник Міністра

Тимур ТКАЧЕНКО

Категорія Шухіна 351 41 17



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Ткаченко Тимур Фіруддінович  
 Сертифікат 3FAA9288358EC00304000008C1A3A00EFA5D900  
 Дійсний з 02.10.2024 0:00:00 по 01.10.2026 23:59:59

Міністерство розвитку громад  
та територій України



21708/47/10-24 від 20.11.2024



## МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД ТА ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

пр-т Берестейський, 14, м. Київ, 01135,  
 тел.: (044) 351-40-96, (044) 351-40-35, (044) 351-40-01,  
 E-mail: [miu@mtu.gov.ua](mailto:miu@mtu.gov.ua), сайт: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), код згідно з ЄДРПОУ 37472062

від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. № \_\_\_\_\_ На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Андрію КВАКУШІ  
[a.kvakusha@gmail.com](mailto:a.kvakusha@gmail.com)

Шановний пане Андрію!

Міністерством розвитку громад та територій України відповідно до листа Міністерства економіки України від 07.11.2024 № 3821-06/79493-03 опрацьовано Ваше звернення від 30.10.2024 та від 05.11.2024 (реєстр. Мінінфраструктури від 08.11.2024 № К-13899/0/2024), а також Ваше звернення від 30.10.2024 (реєстр. Мінінфраструктури від 06.11.2024 № К-13803/0/2024), яке надійшло до Мінінфраструктури безпосередньо щодо розгляду пропозицій стосовно реформування у сфері вантажних перевезень залізничним транспортом шляхом впровадження результатів Вашого дисертаційного дослідження.

Повідомляємо, що під час розробки нормативно-правового акту у сфері тарифоутворення на перевезень вантажів залізничним транспортом, Мінінфраструктури буде розглянуто та опрацьовано Ваші результати дисертаційного дослідження щодо реформування системи адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних перевезень залізницями України.

Водночас Мінінфраструктури вдячне Вам за небайдуже ставлення до питань тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень.

З повагою

заступник Міністра

Тимур ТКАЧЕНКО

Катерина Шукіна 351 41 17



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Ткаченко Тимур Фіруддінovich  
 Сертифікат 3FAA9288358EC003040000008C1A3A00EFA5D900  
 Дійсний з 02.10.2024 0:00:00 по 01.10.2026 23:59:59

Міністерство розвитку громад  
 та територій України



8594/47/3BF-24 від 19.11.2024

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Проректор Національної  
академії внутрішніх справ  
доктор юридичних наук, професор  
підполковник поліції

**Сергій ЧЕРНЯВСЬКИЙ**

2024 року

**АКТ**

22 . 10 . 2024

м. Київ

№ 168-14  
I

Впровадження результатів дисертації  
Квакуші Андрія Сергійовича на тему:  
«Адміністративно-правове регулювання  
тарифоутворення у сфері вантажних  
залізничних перевезень» в наукову діяльність  
НАВС

Учасни експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

- начальника відділу організації наукової діяльності, кандидата юридичних наук, старшого наукового співробітника підполковника поліції Корольчука Віктора Володимировича;
- т.в.о. начальника відділу докторантури та ад'юнктури Містока Андрія Петровича;
- завідувача кафедри публічного управління та адміністрування, доктора юридичних наук, професора підполковника поліції Пастуха Ігора Дмитровича;
- завідувача кафедри управління та адміністрування Півчально-наукового інституту права та психології, професора Стрельченко Оксани Григорівни;
- завідувача загальної бібліотеки Гайдар Людмили Ігорівни.

Комісія розглянула й узагальнила матеріали дисертації, поданої на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право», наукові праці аспіранта кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Квакуші Андрія Сергійовича за темою: «Адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень» та на основі проведеного аналізу зробила висновок, що надана робота містить низку обґрунтованих теоретичних положень і пропозицій щодо адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень а також запобігання та протидії корупції у цій сфері підрозділами ПАБУ і САП, що дає підстави запровадити їх для використання в

науковій діяльності Національної академії внутрішніх справ.

Проаналізовано основні результати дослідження Квакуші А.С., зокрема наукові праці, в яких опубліковані теоретичні положення дисертації:

1. Квакуша А. С. Зміна ставок податків, зборів та обов'язкових платежів, як підстава перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом. *Право і суспільство*. 2022. № 5. С. 155 – 163. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

2. Квакуша А. С. Роль Міністерства екології України та Міністерства фінансів України як суб'єктів тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2022. № 9. С. 297 – 300. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/71>.

3. Квакуша А. С. Розмежування та співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в частині здійснення вантажних перевезень залізницями України. *Часопис Київського університету права*. 2022. № 2-4. С. 89 – 95. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

4. Квакуша А. С. Проблеми класифікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2023. № 3. С. 290 – 294. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-3/67>.

5. Квакуша А. С. Правові аспекти встановлення та затвердження пільгових тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця». *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 198 – 203. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.29>.

6. Квакуша А. С. Досвід тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн Європи та необхідність його запозичення в Україні. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2023. № 8. С. 84 – 89. DOI: <https://doi.org/10.51647/kelm.2023.8.14>.

7. Співак М. В., Квакуша А. С. Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, як регулятор державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень : *Proceedings of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference «Modern research in world science»*. SPC «Sci-conf.com.ua». (October 2-4, 2022) (Львів, 2-4 жовтня 2022 р.). Львів : Scientific Publishing Center «Sci-conf.com.ua», 2022. С. 1289 – 1295. URL: <https://sci-conf.com.ua/vii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-modern-research-in-world-science-2-4-10-2022-lviv-ukrayina-archiv/>.

8. Співак М. В., Квакуша А. С. Правова колізія у частині здійснення АТ «Укрзалізниця» повноважень з встановлення державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з цим робіт і послуг : *Proceedings of XII International Scientific and Practical Conference «Eurasian scientific discussions»*. Barca Academy Publishing. (December 18-20, 2022) (Барселона, 18-20 грудня 2022 р.). Barcelona, Spain : Barca Academy Publishing, 2022. С. 527 – 533. URL: <https://sci-conf.com.ua/xii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-eurasian-scientific-discussions-18-20-12-2022-barcelona-ispaniya-archiv/>.

9. Квакуша А. С. Деякі аспекти підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах воєнного стану : Морально-правові засади публічного

адміністрування у секторі безпеки та оборони: Матеріали науково-практичного семінару / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох (Київ, 22 лютого 2023 р.), НАВС, С. 154 – 161.

10. Квакуша А. С. Щодо необхідності індексації тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень : *Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації*: Матеріали науково-практичного семінару / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох (Київ, 19 жовтня 2023 р.). Київ : НАВС, С. 92 – 98.

11. Квакуша А. С. Генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень : *Випуск 62 : Матеріали міжнародної наукової інтернет-конференції* (м. Тернопіль, Україна, м. Опале, Польща, 13-14 червня 2024 р.). С. 38 – 47. URL: [http://www.lex-line.com.ua/?go=full\\_article&id=3909](http://www.lex-line.com.ua/?go=full_article&id=3909).

На основі проведеного аналізу комісія зробила висновок про те, що вищезазначені матеріали дисертаційного дослідження Квакуші А.С. застосовуються під час підготовки монографій, підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій, узагальнення аналітичних матеріалів, обґрунтування пропозицій до чинних проектів нормативно-правових актів, підготовка яких потребує проведення відповідних наукових досліджень або містить наукову складову.

#### Члени комісії:

начальник відділу організації  
наукової діяльності,  
кандидат юридичних наук,  
старший науковий співробітник  
підполковник поліції



**Віктор КОРОЛЬЧУК**

т.в.о. начальника відділу  
докторантури та ад'юнктури



**Андрій МІСТЮК**

завідувач кафедри  
публічного управління та адміністрування,  
доктор юридичних наук, професор  
підполковник поліції




**Ігор ПАСТУХ**

завідувач кафедри управління  
та адміністрування Навчально-наукового  
інституту права та психології,  
професор



**Оксана СТРЕЛЬЧЕНКО**

завідувач загальної бібліотеки



**Людмила ГАЙДАР**

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Перший проректор Національної  
академії внутрішніх справ  
доктор юридичних наук, професор  
полковник поліції

Станіслав ГУСАРЄВ



2024

АКТ

22.10. 2024

м. Київ

№ 167-017

Виробдження результатів дисертації  
Квакуші Андрія Сергійовича на тему:  
«Адміністративно-правове регулювання  
тарифоутворення у сфері вантажних залізничних  
перевезень» в освітній процес НАВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та виробдження позитивного досвіду роботи у складі:

- т.в.о. начальника відділу організації освітнього процесу лейтенанта поліції Бойчук Вікторії Олександрівни;
- начальника відділу організації наукової діяльності, кандидата юридичних наук, старшого наукового співробітника підполковника поліції Корольчука Віктора Володимировича;
- т.в.о. начальника відділу докторантури та ад'юнктури Містюка Андрія Петровича;
- завідувача кафедри публічного управління та адміністрування, доктора юридичних наук, професора підполковника поліції Пастуха Ігора Дмитровича;
- завідувача кафедри управління та адміністрування Національно-наукового інституту права та психології, професора Стрельченко Оксани Григорівни;
- завідувача загальної бібліотеки Гайдар Людмили Ігорівни.

Комісія розглянула й узагальнила матеріали дисертації, поданої на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 «Право», та наукові праці аспіранта кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Квакуші Андрія Сергійовича за темою: «Адміністративно-правове регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень».

Проаналізовано основні результати дослідження Квакуші А.С., зокрема наукові праці, в яких опубліковані теоретичні положення дисертації:

1. Квакуша А. С. Зміна ставок податків, зборів та обов'язкових платежів, як підстава перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом. *Право і суспільство*. 2022. № 5. С. 155 – 163. DOI:

3736/2022.5.23.

2. Квакуша А. С. Роль Міністерства економіки України та Міністерства фінансів України як суб'єктів тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*, 2022, № 9, С. 297 – 300. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/71>.

3. Квакуша А. С. Розмежування та співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в частині здійснення вантажних перевезень залізницями України. *Часопис Київського університету права*, 2022, № 2-4, С. 89 – 95. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

4. Квакуша А. С. Проблема кваліфікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*, 2023, № 3, С. 290 – 294. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-3/67>.

5. Квакуша А. С. Правові аспекти встановлення та затвердження пільгових тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця». *Право і суспільство*, 2023, № 3, С. 198 – 203. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.29>.

6. Квакуша А. С. Досвід тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн Європи та необхідність його запозичення в Україні. *Knowledge, Education, Law, Management*, 2023, № 8, С. 84 – 89. DOI: <https://doi.org/10.51647/kelm.2023.8.14>.

7. Співак М. В., Квакуша А. С. Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, як регулятор державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень : *Proceedings of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference «Modern research in world science»*, SPC «Sci-conf.com.ua», (October 2-4, 2022) (Львів, 2-4 жовтня 2022 р.). Львів : Scientific Publishing Center «Sci-conf.com.ua», 2022, С. 1289 – 1295. URL: <https://sci-conf.com.ua/vii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-modern-research-in-world-science-2-4-10-2022-lviv-ukrayina-arhiv/>.

8. Співак М. В., Квакуша А. С. Правова колізія у частині здійснення АТ «Укрзалізниця» повноважень з встановлення державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з цим робіт і послуг : *Proceedings of XII International Scientific and Practical Conference «Eurasian scientific discussions»*, Barca Academy Publishing, (December 18-20, 2022) (Барселона, 18-20 грудня 2022 р.). Barcelona, Spain : Barca Academy Publishing, 2022, С. 527 – 533. URL: <https://sci-conf.com.ua/xii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya- Eurasian-scientific-discussions-18-20-12-2022-barselona-ispaniya-arhiv/>.

9. Квакуша А. С. Деякі аспекти підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах воєнного стану : Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: Матеріали науково-практичного семінару / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох (Київ, 22 лютого 2023 р.), НАВС, С. 154 – 161.

10. Квакуша А. С. Щодо необхідності індексації тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень : *Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації*: Матеріали науково-практичного семінару / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох (Київ, 19 жовтня 2023 р.). Київ : НАВС, С. 92 – 98.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Квакуша А. С. Зміна ставок податків, зборів та обов'язкових платежів, як підстава перегляду тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом. *Право і суспільство*. 2022. № 5. С. 155 – 163. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

2. Квакуша А. С. Роль Міністерства економіки України та Міністерства фінансів України як суб'єктів тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2022. № 9. С. 297 – 300. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/71>.

3. Квакуша А. С. Розмежування та співвідношення понять «ціна», «тариф», «плата» («провізна плата»), «збір» та «ставка» в частині здійснення вантажних перевезень залізницями України. *Часопис Київського університету права*. 2022. № 2-4. С. 89 – 95. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.5.23>.

4. Квакуша А. С. Проблеми класифікації вантажів в частині тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень. *Електронне наукове фахове видання «Юридичний науковий електронний журнал»*. 2023. № 3. С. 290 – 294. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-3/67>.

5. Квакуша А. С. Правові аспекти встановлення та затвердження пільгових тарифів на вантажні залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця». *Право і суспільство*. 2023. № 3. С. 198 – 203. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.3.29>.

6. Квакуша А. С. Досвід тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень країн Європи та необхідність його запозичення в Україні. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2023. № 8. С. 84 – 89. DOI: <https://doi.org/10.51647/kelm.2023.8.14>.

*Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

7. Співак М. В., Квакуша А. С. Національна комісія регулювання природних монополій у сфері транспорту, як регулятор державної тарифної політики у сфері вантажних залізничних перевезень : *Proceedings of the 7<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference «Modern research in world science»*. SPC «Sci-conf.com.ua». (October 2-4, 2022) (Львів, 2-4 жовтня 2022 р.). Львів : Scientific Publishing Center «Sci-conf.com.ua», 2022. С. 1289 – 1295. URL: <https://sci-conf.com.ua/vii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-modern-research-in-world-science-2-4-10-2022-lviv-ukrayina-arhiv/>.

8. Співак М. В., Квакуша А. С. Правова колізія у частині здійснення АТ «Укрзалізниця» повноважень з встановлення державно регульованих тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та пов'язаних з цим робіт і послуг : *Proceedings of XII International Scientific and Practical Conference «Eurasian scientific discussions»*. Barca Academy Publishing. (December 18-20, 2022) (Барселона, 18-20 грудня 2022 р.). Barcelona, Spain : Barca Academy Publishing, 2022. С. 527 – 533. URL: <https://sci-conf.com.ua/xii-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-eurasian-scientific-discussions-18-20-12-2022-barselona-ispaniya-arhiv/>.

9. Квакуша А. С. Деякі аспекти підвищення тарифів на вантажні залізничні перевезення в умовах воєнного стану : *Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: Матеріали науково-практичного семінару* (Київ, 22 лютого 2023 року) / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 154 – 161.

10. Квакуша А. С. Щодо необхідності індексації тарифів на здійснення вантажних залізничних перевезень : *Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації: Матеріали XVIII науково-практичного семінару* (Київ, 19 жовтня 2023 року) / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 92 – 98.

11. Квакуша А. С. Генезис адміністративно-правового регулювання тарифоутворення у сфері вантажних залізничних перевезень : *Випуск 62 : Матеріали міжнародної наукової інтернет-конференції* (м. Тернопіль, Україна, м.

Ополе, Польща, 13-14 червня 2024 р.). С. 38 – 47. URL: [http://www.lex-line.com.ua/?go=full\\_article&id=3909](http://www.lex-line.com.ua/?go=full_article&id=3909).

12. Квакуша А. С. Щодо необхідності прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» : *Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації: Матеріали XIX науково-практичного семінару* (Київ, 20 червня 2024 року) / ред. колегія : І.Д. Пастух (голова), В.М. Дорогих, О.К. Волох. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С. 74 – 77.