

УДК 338.5

JEL Classification: Q41, Q48

DOI: [https://doi.org/10.32515/2663-1636.2024.11\(44\).306-312](https://doi.org/10.32515/2663-1636.2024.11(44).306-312)**О.О. Головченко**, доц., канд. екон. наук**А.С. Музиченко**, проф., д-р екон. наук*Центральноукраїнський національний технічний університет, м. Кропивницький, Україна***Н.Ю. Головченко**, доц., канд. екон. наук*Консалтингова компанія «МАК-ЦННІ», м. Київ, Україна*

## Оцінка впливу державних операторів енергоринків на формування ринкових цін на енергоресурси

У статті системно розглянуті особливості ціноутворення на вітчизняних ринках енергоресурсів (природного газу та електроенергії). Особливу увагу приділено питанням: балансування обсягів енергоресурсів на відповідних ринках, визначення механізму плати за таке балансування, обґрунтованості такої плати та її вплив на кінцеві ціни, які сплачують споживачі відповідних енергоресурсів. Досліджені публікації за тематикою дослідження вітчизняних фахівців з енергетики, профільних асоціацій, звіти міжнародних моніторингових агентств тощо.

Встановлено, що функції балансування на енергоринках покладені на державні компанії – операторів систем транспортування. Балансуючі функції операторів систем у технічному аспекті визнані такими, що не викликають сумнівів. Водночас критично оцінений механізм визначення плати за балансування, який визнано недостатньо обґрунтованим та дискримінаційним по відношенню до замовників таких послуг. Наведена схема взаємодії замовників послуг транспортування з операторами відповідних систем в частині врегулювання дефіциту та профіциту енергоресурсів, з відображенням руху коштів по оплаті послуг балансування. Також схематично показані обсяги умовного перекриття дефіцитів та профіцитів у конкретних періодах, стягнення плати за балансування яких проводиться операторами без належного обґрунтування та у дискримінаційний спосіб. Акцентовано на неспроможності вирішити питання обґрунтованості плати за балансування за допомогою балансуючих груп, як альтернативи державним операторам систем транспортування.

Як наслідок, запропоновані шляхи вирішення проблеми необґрунтованості плати за балансування та її дискримінаційності через зміну механізму її обчислення, а також через розширення ринкових механізмів крос-платформної купівлі-продажу дефіцитних та профіцитних енергоресурсів з їх інтеграцією з інформаційними системами державних операторів.

**енергоресурси, дефіцит, профіцит, балансування, плата за балансування, оператори систем транспортування, ціни на енергоресурси**

**Постановка проблеми.** Вільні ринки природного газу та електричної енергії функціонують в Україні вже більше 9 та 7 років відповідно [11; 10]. Серед базових принципів зазначених енергетичних ринків є: недопущення та усунення обмежень конкуренції, спричинених діями суб'єктів ринку, у тому числі суб'єктів природних монополій та суб'єктів господарювання державної форми власності [11]; та недискримінаційної участі в ринку електричної енергії [10].

Одними з центральних суб'єктів Європейських енергетичних ринків є оператори системи передачі енергоресурсів (в західній термінології TSO – transmission system operator [12]). Ці компанії, як правило, є природними монополіями, діяльність яких регулюється Державою. В Україні діяльність операторів систем передачі також має ключове значення і серед іншого виконує наступні завдання: здійснювати функцію балансування ринку в економічний, прозорий та недискримінаційний характер [11] або здійснювати купівлю-продаж небалансів електричної енергії [10].

Дослідження економічного аспекту балансуючої діяльності операторів систем передачі та його впливу на ціноутворення на відповідних вітчизняних енергетичних ринках є вкрай важливим, в першу чергу, з огляду на монопольний статус таких компаній та практичну відсутність бажання Держави щодо пошуку та пропагування ринкової їх альтернативи.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Про негативний вплив операторів систем передачі на ціноутворення вітчизняних енергетичних ринків наголошується досить давно. Наприклад, в ринку природного газу досить змістовні публікації зроблені Асоціацією газових трейдерів [7, 8] та Асоціацією постачальників енергоресурсів [6], та іншими експертами ринку [3]. На ринку електричної енергії аналогічні диспропорції відзначались Антимонопольним комітетом України [1], фахівцями дайджесту «Баланс Енергетики України» [2]; в аналітичних матеріалах USAID [4], Low Carbon Ukraine [9] тощо.

Проте зазначені публікації недостатньо досліджують негативний вплив державних операторів енергоринків на ціни таких ринків, особливо у порівнянні зі справедливими (ринковими) цінами.

**Постановка завдання.** Завданням цієї статті є визначення механізму через який проявляється вплив державних операторів систем передачі енергоресурсів на ринкові ціни, порівняння таких цін з рівнем справедливих, та оцінка на цій підставі впливу державних операторів на ціноутворення енергоресурсів в цілому.

**Виклад основного матеріалу.** Для кращого розуміння проблеми, що пропонується розглянути, необхідно спочатку зупинитись на визначенні ряду понять, таких як: дефіцит, профіцит та небаланс енергетичних ресурсів.

Перші два поняття є характерними для будь-якого товарного ринку та спираються на співвідношення попиту та пропозиції (якщо попит перевищує пропозицію то спостерігається дефіцит, якщо навпаки – профіцит).

Екстраполюючи даний підхід на будь-якого суб'єкта енергетичного ринку – замовника послуг транспортування (як правило це постачальники енергоресурсів), у випадку, коли попит (потреба) такого суб'єкта на енергетичні ресурси перевищує наявні в нього запаси – такий суб'єкт має умовний дефіцит ресурсів. І навпаки, у випадку коли наявних ресурсів більше за потребу – суб'єкт ринку має умовний профіцит. За правилами ринку суб'єкт, який має профіцит або дефіцит повинен врегулювати його рахунок купівлі дефіцитних ресурсів або продажу профіцитних.

Поняття небаланс, пропонуємо визначити на підставі ринку газу, як першого із запроваджених в Україні енергетичних ринків. Згідно Кодексу газотранспортної системи, небаланс – це різниця між обсягами природного газу, поданими замовником послуг транспортування для транспортування на точці входу, та відібраними замовником послуг транспортування з газотранспортної системи на точці виходу [5].

Тобто Кодексом передбачається ситуація, згідно якої постачальник може в розрізі газової доби подати в систему транспортування належний йому на праві власності обсяг газу ( $X$ ) та відібрати із системи для потреб своїх споживачів зовсім інший обсяг газу ( $Y$ ), який може бути більшим або меншим за  $X$ . Відповідно оператор систем транспортування буде зобов'язаний згідно Кодексу компенсувати цю різницю власним ресурсом. Це і є сутність балансувальної функції операторів транспортування.

За компенсацію дефіциту/профіциту ресурсу в розрізі газової доби в Кодексі передбачена плата. Плата за добовий небаланс – це сума коштів, яку замовник послуг транспортування сплачує або отримує відповідно до розміру добового небалансу [5]. Схематично взаємодія замовників та оператора послуг транспортування відображена на рис. 1.

Схема взаємодії в ринку електроенергії є тотожною за змістом, але балансування відбувається не в розрізі доби, а в розрізі кожної години. Тобто дефіцит або профіцит ресурсу у замовника визначається на щогодинній основі і відповідно компенсується оператором системи транспортування електроенергії так само в розрізі години.

Дотичним до поняття балансування є поняття плати за небаланс. Його сутність також пропонуємо розглянути на прикладі ринку природного газу. Так, згідно розділу 6

Кодексу газотранспортної системи [5], встановлено, що якщо обсяг добового небалансу замовника за газову добу є позитивним, то вважається, що замовник послуг транспортування природного газу на підставі попередньої згоди, наданої на умовах договору на транспортування природного газу, продав оператору газотранспортної системи природний газ в обсязі добового небалансу і, відповідно, має право на отримання грошових коштів від оператора газотранспортної системи у розмірі плати за добовий небаланс. І навпаки, якщо добовий небаланс замовника послуг транспортування за газову добу є негативним, то вважається, що замовник послуг транспортування природного газу на підставі попередньої згоди, наданої на умовах договору на транспортування природного газу, придбав природний газ в оператора газотранспортної системи в обсязі добового небалансу та повинен сплатити оператору газотранспортної системи плату за добовий небаланс. Дана ситуація відображена нами на рис. 1 у вигляді напрямків пати за небаланс від замовника до оператора і навпаки.

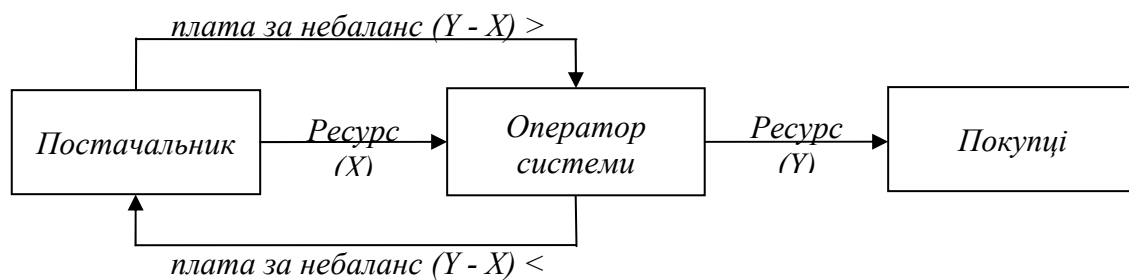


Рисунок 1 – Схема взаємодії замовників з оператором системи ринку по врегулюванню небалансів  
Джерело: розроблено авторами на основі [5]

З точки зору фізичного балансування системи все зазначене є абсолютно виправданим, адже одним з основних завдань державних операторів системи є забезпечення диспетчерського (оперативно-технологічного) управління відповідними системами [10, 11]. Втім, з економічної точки зору плата за таке балансування потребує окремого розгляду.

Розглянемо плату за балансування на прикладі ринку газу. Для визначення плати за балансування передбачена так звана «маржинальна ціна». Згідно Кодексу газотранспортної системи, Маржинальна ціна продажу та маржинальна ціна придбання природного газу розраховуються для кожної газової доби спираючись на:

- ціни продажу/придбання будь-якого короткострокового стандартизованого продукту, стороною якого є оператор газотранспортної системи, що відноситься до газової доби (D);
- середньозважені ціни короткострокових стандартизованих продуктів за газову добу (D), зменшена/збільшена на величину коригування [5].

Не вдаючись до деталей ціноутворення маржинальних цін, зазначимо, що їх визначення відбувається на підставі торгів на Українській енергетичній біржі, яка погоджена Регулятором (НКРЕКП). В даному контексті визначення маржинальної ціни можна вважати умовно ринковим.

Але проблема у балансуванні дефіцитів та профіцитів замовників послуг балансування полягає не у застосуванні маржинальної ціни, а її коригуванні, що прямо передбачене у Кодексі [5]. Величина коригування, передбачена в Кодексі становить 10%:

- у випадку позитивного небалансу більше ніж 5 % від обсягів природного газу, поданих на точках виходу (за винятком віртуальної торгової точки, де враховується лише додатне значення різниці обсягів відчуження та набуття природного газу,

визначених у торгових сповіщеннях замовника послуг транспортування) до газотранспортної системи у відповідну газову добу;

- у випадку негативного небалансу більше ніж 5 % від обсягів природного газу, поданих на точках входу (за винятком віртуальної торгової точки, де враховується лише додатне значення різниці обсягів набуття та відчуження природного газу, визначених у торгових сповіщеннях замовника послуг транспортування) до газотранспортної системи у відповідну газову добу [5].

Таким чином складається ситуація, коли оператор системи транспортування газу викупує обсяг профіцитного енергоресурсу ресурсу по ціні нижчій на 10% за ринкову, водночас продаючи дефіцитний ресурс по ціні на 10% вищій за умовно ринкову. Даний підхід є, на нашу думку, економічно необґрунтованим та дискримінаційним з наступних міркувань:

1) на ринку одночасно функціонують більше 600 замовників послуг транспортування;

2) деякі із цих замовників мають профіцитний ресурс, а деякі мають дефіцит ресурсу у відповідному періоді (доба, година);

3) певна частина дефіциту однозначно покривається наявним профіцитом і навпаки;

4) отже стягнення операторами системи транспортування плати за небаланс в частині співпадіння дефіцитів та профіцитів практично не несе в собі витрат на такі дії, крім інформаційного супроводу таких операцій.

Продемонструємо дану ситуацію схематично в розрізі двох діб – умовно дефіцитної та умовно профіцитної (рис. 2).

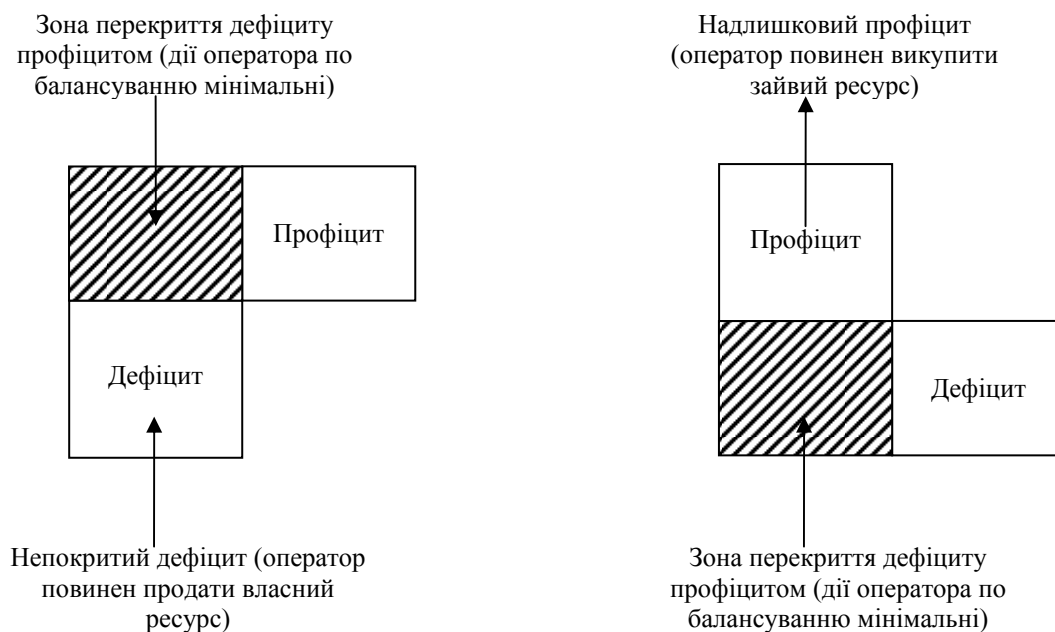


Рисунок 2 – Схема умовного перекриття дефіцитів та профіцитів

Джерело: розроблено автором на основі [5]

Як видно з рис. 2 завжди має місце певне перекриття (накладання) обсягів профіцитного та дефіцитного енергоресурсів. В частині такого перекриття реальні дії оператора системи мінімальні та обмежуються лише операціями з документування такого заліку зустрічних потреб учасників ринку. Непокриті потреби або надлишки вимагають реальних дій оператора (зберігання профіциту у відповідних системах

зберігання або його продаж в ринок / відбір дефіциту із систем зберігання або купівля на ринку).

Вочевидь, визначення плати за небаланс в частині дефіцитів та профіцитів, що взаємно перекриваються, та плати за небаланс, яке вимагає додаткових заходів від оператора має бути різним. Більше того, в залежності від звітного періоду такі розрахунки також можуть суттєво відрізнятись адже коливатимуться: об'єми непокритих дефіцитів та профіцитів; об'єми дефіцитів/профіцитів, що перекриваються; об'єми залишків, що зберігаються тощо. Як наслідок, діючий порядок визначення маржинальної ціни, як бази обчислення плати за небаланс є економічно неприйнятним та дискримінаційним по відношенню до замовників послуг транспортування.

Фактично оперуючи 10%-вим коригуванням маржинальної ціни для об'ємів дефіциту та профіциту, що взаємно перекриваються газовій добі, державний оператор газового ринку отримує 20% націнки практично не несучи витрат на забезпечення таких операцій. Крім цього надлишкова маржинальність згаданого продажу не може бути обґрунтована необхідністю компенсувати можливу збитковість операцій коли, послуги з балансування надаються із залученням ресурсів операторів. Такий підхід, у випадку його застосування, міг би абсолютно розглядатись у якості перехресного субсидювання, яке заборонене чинним законодавством на енергетичних ринках [10, 11].

Економічно необґрунтований підхід до визначення плати за небаланс безпосередньо впливає і на ціни постачальників (як основних замовників послуг транспортування), адже така плата включається ними у відпускну вартість ресурсу які вони реалізують в ринок. Відповідно економічно необґрунтоване ціноутворення операторів в частині плати за балансування лягає тягарем на кінцевих споживачів енергетичних ресурсів.

Окремо слід зупинитись на такому понятті як «плата за нейтральність балансування». Згідно Кодексу газотранспортних систем [5], плата за нейтральність балансування застосовується до всіх замовників послуг навіть при відсутності дефіцитів та профіцитів ресурсу в розрізі певних періодів. Фактично, це своєрідна абонплата за фізичне балансування обсягів транспортованих ресурсів. З іншої сторони, плата за нейтральність балансування ніяким позитивним чином не впливає на дискримінаційний характер плати за балансування в частині дефіцитів та профіцитів, що взаємно перекриваються у відповідному періоді.

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** В даній публікації нами піднята важлива проблема необґрунтованості діючої моделі визначення вартості плати за балансування, що сплачується замовниками послуг державним операторам енергетичних ринків. Існуючий підхід є дискримінаційним по відношенню до замовників цих послуг та у кінцевому залишку негативно впливає на ціни, що сплачують споживачі енергоресурсів.

Діючий підхід допускає стягнення плати за послуги, витрати на надання яких фактично не підтвержені, а маржинальність надання цих послуг в рази перевищує існуючий у відповідних енергетичних ринках розмір.

Виходом із ситуації яка склалась могло би стати стимулювання діяльності балансуєчих груп, ціноутворення в яких можливе на підставі економічно обґрунтованих моделей, що не мають дискримінаційного характеру по відношенню до учасників такої групи та підтверджуються фактичними витратами учасника відповідального за балансування. Проте глобального вирішення ситуації, що склалась, це не дає, адже участь у балансуєчих групах на сьогодні не є обов'язковою. Крім цього регулювання діяльності балансуєчих груп, як напрямку професійної діяльності, врегульоване недостатньо.

Більш перспективним, на наш погляд, напрямком подальших досліджень є формулювання за запуск різноманітних комерційних платформ, на яких замовники послуг транспортування могли би оперативно (intraday) продавати свої профіцити та докуповувати дефіцити. Такі платформи мають бути взаємно інтегровані з інформаційними системами державних операторів системи, а також повинні мати економічно обґрунтовану, недискримінаційну плату за послуги. Як наслідок, вплив плати за небаланс на кінцеву ціну енергетичних ресурсів суттєво зменшуватиметься, що повністю відповідає інтересам кінцевих споживачів енергетичних ресурсів – домогосподарств та бізнесу.

## Список літератури

1. АМКУ узагальнив антиконкурентні фактори на ринку електричної енергії в 2020 році. *Українська енергетика*. 2021. 22 березня. URL: <https://ua-energy.org/uk/posts/amku-uzahalnylo-antykonykurentni-factory-na-rynku-elektrychnoi-enerhii-v-2020-rotsi> (дата звернення: 01.05.2024).
2. Аналітичний огляд перших результатів роботи ринку електроенергії. *Енерго джерела*. URL: <https://enerhodzherela.com.ua/analitika/Аналітичний-огляд-перших-результатів-роботи-ринку-електроенергії> (дата звернення: 01.05.2024).
3. Бакулін О. При бажанні НКРЕКП могла би протистояти НАКУ. *Енергобізнес*. 2023. №21 (1286). URL: <https://e-b.com.ua/oleg-bakulin-pri-bazanni-nkrekp-mogla-bi-protistoyati-naku-5679> (дата звернення: 01.05.2024).
4. Вайт Д., Голас О., Колмек Ф., Карагутофф Г., Дорош Р. та ін. Рік функціонування конкурентного оптового ринку електричної енергії в Україні: короткий огляд. *USAID*. 2020. 25 липня. URL: [https://energysecurityua.org/wp-content/uploads/2020/10/usaid\\_esp\\_wem-assessment-report-2020-08-26-ukr-eva.pdf](https://energysecurityua.org/wp-content/uploads/2020/10/usaid_esp_wem-assessment-report-2020-08-26-ukr-eva.pdf) (дата звернення: 01.05.2024).
5. Кодекс газотранспортної системи: Постанова Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг від 30.09.2015 р. № 2493: станом на 01 трав. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1378-15#Text> (дата звернення: 01.05.2024).
6. Компан А. Постачальники газу просять ОГТСУ про більш лояльний підхід до оплати небалансів. *Energy Club*. 2022. 01 квітня. URL: <https://iclub.energy/hubnews/tpost/3jfn07x2n1-postachalniki-gazu-prosyat-ogtsu-pro-bls> (дата звернення: 01.05.2024).
7. Мизовець А. Невирішення проблеми накопичення боргів за небаланси призведе до спотворення ринку газу. *ExPro*. 2020. 13 березня. URL: <https://expro.com.ua/statti/andry-mizovec-nevirshennya-problemi-nakopichennya-borgv-za-nebalansi-prizvede-do-spotvorennya-rynku-gazu-> (дата звернення: 01.05.2024).
8. Мизовець А. Чому споживачі газу оплачують необґрунтовані мільярдні послуги балансування. *Економічна правда*. 2021. 30 листопада. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/11/12/679684/> (дата звернення: 01.05.2024).
9. Моніторинг відкриття ринку електроенергії. Огляд першого року. *Low Carbon Ukraine*. 2020. № 5. URL: [https://www.lowcarbonukraine.com/wp-content/uploads/20200922\\_MEMO\\_5\\_UKR.pdf](https://www.lowcarbonukraine.com/wp-content/uploads/20200922_MEMO_5_UKR.pdf) (дата звернення: 01.05.2024).
10. Про ринок електричної енергії: Закон України від 13.04.2017 р. № 2019-VIII: станом на 08 берез. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2019-19#Text> (дата звернення: 01.05.2024).
11. Про ринок природного газу: Закон України від 09.04.2015 р. № 329-VIII: станом на 03 верес. 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/329-19#Text> (дата звернення: 01.05.2024).
12. Commission staff working paper on certification of Transmission System Operators of networks for electricity and natural gas in the European Union. 2011. 21 september. SEC (2011) 1095 final. URL: [https://web.archive.org/web/20140505064231/http://ec.europa.eu/energy/gas\\_electricity/interpretative\\_notes/doc/sec\\_2011\\_1095.pdf](https://web.archive.org/web/20140505064231/http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/interpretative_notes/doc/sec_2011_1095.pdf) (дата звернення: 01.05.2024).

## References

1. AMCU summarized the anti-competitive factors in the electricity market in 2020. *Ukrainian energy industry*. <https://ua-energy.org/uk/posts/amku-uzahalnylo-antykonykurentni-factory-na-rynku-elektrychnoi-enerhii-v-2020-rotsi> [in Ukrainian].
2. Analytical review of the first results of the electricity market. *Energy source*. <https://enerhodzherela.com.ua/analitika/> [in Ukrainian].
3. Bakulin O. (2023) If desired, the NCRMCS could oppose NJSC. *Energy business*, 21 (1286). <https://e-b.com.ua/oleg-bakulin-pri-bazanni-nkrekp-mogla-bi-protistoyati-naku-5679> [in Ukrainian].

4. White D., Holas O., Kolmek F., Karahutoff H., & Dorosh R. (2020) A year of operation of the competitive wholesale electricity market in Ukraine: a brief overview. *USAID*. [https://energysecurityua.org/wp-content/uploads/2020/10/usaidsesp\\_wem-assessment-report-2020-08-26-ukr-reva.pdf](https://energysecurityua.org/wp-content/uploads/2020/10/usaidsesp_wem-assessment-report-2020-08-26-ukr-reva.pdf) [in Ukrainian].
5. Code of the gas transport system (2024, May 01). № 2493. (2015, September 30). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1378-15#Text>
6. Kompan A. (2022). Gas suppliers ask OGTSU for a more loyal approach to payment of imbalances. *Energy Club*. <https://iclub.energy/hubnews/tpost/3jfn07x2n1-postachalniky-gazy-prosyat-ogtsu-pro-bls> [in Ukrainian].
7. Myzovets A. (2020). Failure to solve the problem of accumulation of debts for imbalances will lead to distortion of the gas market. *ExPro*. <https://expro.com.ua/statti/andry-mizovec-nevirshennya-problemi-nakopichennya-borgv-za-nebalansi-prizvede-do-spotvorennya-rinku-gazy> [in Ukrainian].
8. Myzovets A. (2021). Why gas consumers pay unreasonable billions for balancing services. *Economic truth*. <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/11/12/679684/> [in Ukrainian].
9. Monitoring of the opening of the electricity market. Review of the first year. *Low Carbon Ukraine*, 5. [https://www.lowcarbonukraine.com/wp-content/uploads/20200922\\_MEMO\\_5\\_UKR.pdf](https://www.lowcarbonukraine.com/wp-content/uploads/20200922_MEMO_5_UKR.pdf) [in Ukrainian].
10. On electric energy market: Law of Ukraine. (2024, March 08) № 2019-VIII (2017, April 13). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2019-19#Text>
11. On natural gas market: Law of Ukraine. (2023, September 03) № 329-VIII (2015, April 09). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/329-19#Text>
12. Commission staff working paper on certification of Transmission System Operators of networks for electricity and natural gas in the European Union. SEC (2011) 1095 final. (2023, September 21). *European Commission*. [https://web.archive.org/web/20140505064231/http://ec.europa.eu/energy/gas\\_electricity/interpretative\\_notes/doc/sec\\_2011\\_1095.pdf](https://web.archive.org/web/20140505064231/http://ec.europa.eu/energy/gas_electricity/interpretative_notes/doc/sec_2011_1095.pdf) [in English].

**Oleksandr Holovchenko**, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)

**Anatolii Muzychenko**, Professor, Doctor in Economics (Doctor of Economic Sciences)

*Central Ukrainian National Technical University, Kropyvnytskyi, Ukraine*

**Nataliia Holovchenko**, Associate Professor, PhD in Economics (Candidate of Economic Sciences)

*Consulting company "MAC-PRICE", Kyiv, Ukraine*

### **Assessment of the Influence of Energy Markets State Operators on the Formation of Market Prices for Energy Resources**

The article systematically reviews the peculiarities of pricing on the domestic markets of energy resources (natural gas and electricity). Special attention is paid to the issues of balancing the volumes of energy resources on the relevant markets, determining the payment mechanism for such balancing, the validity of such a fee and its impact on the final prices paid by consumers of the relevant energy resources. There have been analyzed researches on the raised issue of domestic energy specialists, specialized associations, reports of international monitoring agencies, etc.

It has been established that the functions of balancing on the energy markets are entrusted to state companies - operators of transportation systems. The balancing functions of system operators in the technical aspect are recognized as unquestionable. At the same time, the mechanism for determining the balancing fee, which is considered insufficiently substantiated and discriminatory towards customers of such services, has been critically evaluated. The scheme of interaction of customers of transportation services with the operators of the respective systems in terms of regulating the deficit and surplus of energy resources is given, with a reflection of the cash flow of balancing services payments. Also there have been shown the volumes of conditional overlapping of deficits and surpluses in specific periods, the collection of fees for balancing of which is carried out by operators without proper justification and in a discriminatory way. Emphasis is placed on the inability to resolve the issue of the validity of balancing fees with the help of balancing groups as an alternative to state operators of transportation systems

As a result, the ways to solve the problem of the unreasonableness of the balancing fee and its discrimination through changing the mechanism of its calculation were proposed, as well as through the expansion of market mechanisms of cross-platform purchase and sale of deficits and surpluses of energy resources with their integration with information systems of state operators.

**energy resources, deficit, surplus, balancing, balancing fee, operators of transportation systems, energy prices**

*Одержано (Received) 06.05.2024*

*Прорецензовано (Reviewed) 17.05.2024*

*Прийнято до друку (Approved) 27.05.2024*