

ТАРИФОУТВОРЕННЯ ДЛЯ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ В УМОВАХ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

© 2019 ГОРАЛЬ Л. Т., ГАВРИЛЕНКО М. М., ВОЙТКІВ Т. І.

УДК 338.28
JEL Classification: O31; O32; O33

Гораль Л. Т., Гавриленко М. М., Войтків Т. І.

Тарифоутворення для природних монополій в умовах цифровізації економіки

Метою статті є обґрунтування необхідності зміни підходів до формування тарифів через вплив цифровізації економіки на всі виробничі процеси на прикладі підприємств по транспортуванню нафти. Зазначено, що цінова політика вітчизняних підприємств доволі часто ще здійснюється бессистемно та некваліфіковано, зокрема, підприємства використовують витратний підхід до ціноутворення; при формуванні цін не враховуються попит покупців і ціни конкурентів; ціна використовується без зв'язку з іншими елементами комплексу маркетингу; ціни не пристосовані до змін ринкової кон'юнктури. Здійснено аналіз методики формування тарифів для підприємств – природних монополій, для прикладу обрано ПрАТ «Укртранснафта» групи компаній «Нафтогаз України». Акцентовано увагу на величині рентної плати. Встановлення рентної ставки в доларах США до тарифів, затверджених у гривнях, призводило до того, що розмір ставки рентної плати за окремими маршрутами до перегляду тарифів був вищим від діючих. Зазначено, що цифровізація економіки призведе до зміни тарифів для природних монополій у бік зменшення та до зростання їх привабливості. Наголошено, що цифровізація стане головним інструментом для досягнення стратегічної цілі України та забезпечення добробуту, комфорту та якості життя українців на рівні, вищому за середній показник у Європі.

Ключові слова: ціна, тариф, ефективність, цифровізація.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2019-4-41-46>

Рис.: 3. **Формул:** 1. **Бібл.:** 10.

Гораль Ліліана Тарасівна – доктор економічних наук, професор, проректор Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу (вул. Карпатська, 15, Івано-Франківськ, 76019, Україна)

E-mail: liliana.goral@gmail.com

Гавриленко Микола Миколайович – генеральний директор, АТ «Укртранснафта» (вул. Московська, 32/2, Київ, 01010, Україна)

E-mail: k.korkushko@ukrtransnafta.com

Войтків Тарас Іванович – асистент, кафедра фінансів, Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу (вул. Карпатська, 15, Івано-Франківськ, 76019, Україна)

УДК 338.28
JEL Classification: O31; O32; O33

Гораль Л. Т., Гавриленко Н. Н., Войтків Т. И. Тарифообразование для естественных монополий в условиях цифровизации экономики

Целью статьи является обоснование необходимости изменения подходов к формированию тарифов из-за влияния цифровизации экономики на все производственные процессы на примере предприятий по транспортировке нефти. Отмечено, что ценовая политика отечественных предприятий довольно часто еще осуществляется бессистемно и неквалифицированно, в частности, предприятия используют затратный подход к ценообразованию; при формировании цен не учитываются спрос покупателей и цены конкурентов; цена используется без связи с другими элементами комплекса маркетинга; цены не приспособлены к изменениям рыночной конъюнктуры. Осуществлен анализ методики формирования тарифов для предприятий – естественных монополий, для примера избран ЗАО «Укртранснафта» группы компаний «Нефтегаз Украины». Акцентируется внимание на величине рентной платы. Установление рентной ставки в долларах США к тарифам, утвержденным в гривнях, приводило к тому, что размер ставки рентной платы по отдельным маршрутам до пересмотра тарифов был выше действующих. Отмечено, что цифровизация экономики приведет к изменению тарифов для естественных монополий в сторону уменьшения и к росту их привлекательности, так как цифровизация станет главным инструментом для достижения стратегической цели Украины и обеспечения благосостояния, комфорта и качества жизни украинцев на уровне выше среднего показателя в Европе.

UDC 338.28
JEL Classification: O31; O32; O33

Horat L. T., Gavrylenko M. M., Vojtkiv T. I. Tariff Setting for Natural Monopolies in a Digitalized Economy

The aim of the article is to justify the need for changing approaches to tariff setting due to the impact of digitalization of the economy on all production processes, using the example of enterprises specializing in transportation of crude oil. It is noted that the pricing policy of Ukrainian enterprises is still quite often implemented in an unsystemic way and without due professional knowledge, in particular, enterprises use a costly approach to pricing; when pricing, customer demand and competitor prices are not considered; price is used regardless other elements of the marketing mix; prices are not adapted to changes in market conditions. The analysis of the methodology of tariff setting for enterprises which are natural monopolies is carried out, using the example of UkrTransNafta OJSC of the group of companies Naftogaz of Ukraine. The attention is focused on the amount of rental charge. The establishment of the rental charge in US dollars with the tariffs set in hryvnas led to the fact that the rental rate for certain routes before the revision of tariffs was higher than the current ones. It is noted that the digitalization of the economy will lead to a decrease in tariffs for natural monopolies and an increase in their attractiveness since digitalization will become the main tool for achieving Ukraine's strategic goal and ensuring the well-being, comfort and quality of life of Ukrainian at the level above the average in Europe.

Keywords: price, tariff, efficiency, digitalization.

Fig.: 3. **Formulae:** 1. **Bibl.:** 10.

Ключевые слова: цена, тариф, эффективность, цифровизация.

Рис.: 3. **Формул:** 1. **Библ.:** 10.

Гораль Лилиана Тарасовна – доктор экономических наук, профессор, проректор Ивано-Франковского национального технического университета нефти и газа (ул. Карпатская, 15, Ивано-Франковск, 76019, Украина)

E-mail: liliana.goral@gmail.com

Гавриленко Николай Николаевич – генеральный директор, АО «Укртранснефть» (ул. Московская, 32/2, Киев, 01010, Украина)

E-mail: k.korkushko@ukrtransnafta.com

Войтків Тарас Іванович – ассистент, кафедра финансов, Ивано-Франковский национальный технический университет нефти и газа (ул. Карпатская, 15, Ивано-Франковск, 76019, Украина)

Horol Liliana T. – Doctor of Sciences (Economics), Professor, Pro-rector of the Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas (15 Karpatska Str., Ivano-Frankivsk, 76019, Ukraine)

E-mail: liliana.goral@gmail.com

Gavrylenko Mykola M. – General Director, JSC Ukrtransnafta (32/2 Moskovska Str., Kyiv, 01010, Ukraine)

E-mail: k.korkushko@ukrtransnafta.com

Vojtkiv Taras I. – Assistant, Department of Finance, Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas (15 Karpatska Str., Ivano-Frankivsk, 76019, Ukraine)

Вступ. Формування ціни в умовах мінливості та високого рівня невизначеності – основа господарського механізму підприємства, яка формується у взаємодії попиту та пропозиції, обслуговує всі етапи суспільного відтворення та виступає основою подальшого розподільчого процесу. Ціноутворення стало однією з найбільш відповідальних складових усієї системи управління підприємством, ефективність якого залежить від методів, принципів та інструментів, які використовуються під час визначення цін [1].

Аналіз досліджень і публікацій. Першоосновою теорії цін була вартісна теорія, початок якої поклав А. Сміт. Основний внесок А. Сміта в розвиток теорії цін полягав в тому, що він зміг показати, що являє собою дійсна ціна всіх товарів та з яких частин вона складається. Він розглядав ціну двояко: як споживчу (на основі корисності товару) та мінову (на основі купівельної сили одного товару до іншого). Послідовниками Сміта були і Рікардо Д., і Маркс К. Далі теорія ціноутворення дістала свій розвиток в маржиналізмі завдяки працям Гассена Г., Джебана У., Вальраса Л. та їх послідовників. Неокласики (Маршалл А., Курно С., Хікс Дж.) видозмінили теорію граничної корисності, припустивши, що ціна визначається під впливом попиту і пропозиції. Сучасні вчені-економісти шукають нові форми прояву закону вартості в нових економічних умовах (Перрера П., Гальперін В., Ліпсіц І., Чудаков А., Шкварчук Л.). Дослідженню природних монополій присвятили своє праці Жильцов Є., Базилевич В., Філюк Г., Кокорев В., Костусев А.. Дослідження проблем сучасного тарифоутворення в нафтогазових компаніях подано в працях Дзьобі О., Ромашко О., Кафки С., Запущак І., Полянської А. та ін.

Однак тарифоутворення в системі ціноутворення для природних монополій в умовах цифровізації економіки потребує глибокого дослідження та всестороннього вивчення, оскільки близько 10 % ВВП забезпечують підприємства, що входять у структуру групи компаній «Нафтогаз України».

Мета статті – обґрунтувати необхідність зміни підходів до формування тарифів через вплив цифровізації економіки на всі виробничі процеси на прикладі підприємств по транспортуванню нафти.

Виклад основного матеріалу. Роль цінової політики в економіці держави завжди була визначальною, особливо в соціальному аспекті, тому доведеність управлінських рішень щодо цін є обов'язковою умовою відкритого гро-

мадянського суспільства. Сьогодні відкриває широкі можливості використання різноманітних наукових методів, підходів та теорій до ціноутворення та обґрунтування цінової стратегії підприємства з урахуванням факторного впливу (позитивного чи негативного).

В економічній літературі можна зустріти так звані «об'єднані» концепції [3], в яких ціна є вираженням групи чинників, а саме:

- вартості та споживчої вартості;
- вартості та мінової вартості;
- споживчої та мінової вартості.

Така кількість чинників, що впливають на ціну, свідчить про наявність зв'язків між категорією «ціна» та різними видами вартостей: вартістю виробництва, міновою та споживчою вартістю, ланкою яких є така категорія, як «товар».

Окрім того, в умовах ринку прийняття цінових рішень на підприємстві ускладнюється, що може бути пов'язано з існуванням ряду проблем у сфері цінової політики. Кудлай В. [2] здійснила спробу формування переліку таких проблем, до яких віднесла: «...відсутність стратегічного підходу в ціноутворенні; недосконалість інформаційного забезпечення процесу ціноутворення; нестабільність законодавчої бази; низький рівень оцінки факторів ціноутворення; необґрунтований вибір цілей ціноутворення; відсутність єдиного підходу до механізму ціноутворення на підприємствах...» та багато інших. Однак окреслені проблеми у сфері ціноутворення стосуються підприємств, що діють у ринкових умовах, і саме від них потребується пошук і утвердження нового підходу до процесу формування цінової політики підприємств. Серед означених проблем не виділено всесторонню і швидкоплинну цифровізацію економіки, вплив якої у найближчому майбутньому буде найбільш відчутним у процесах формування ціни.

Г. Філюк, аналізуючи монопольну владу, підкреслює, що великі підприємства слабоконкурентних галузей «...володіють значною фінансовою і ринковою владою, вони мають реальні можливості диктувати власні «правила гри» на ринку, реалізовувати свою монопольну владу шляхом відповідної цінової політики (встановлення монопольно високих і дискримінаційних цін) та інших зловживань своїм становищем. Очевидно, це порушує права не тільки споживачів їхньої продукції, але й інших контрагентів і завдає шкоди економіці в цілому» [4].

Сьогодні переосмислення потребують багато економічних понять, серед яких і природні монополії, які посідають вагоме місце у системі економічних відносин та забезпеченні добробуту населення. Вони виникають у сферах економіки, які характеризуються економією від масштабів виробництва, що зростає. Сутність і значущість цієї економії полягає в тому, що її ефект поширюється на всі сектори національного господарства, усуваючи фактори стримування розвитку виробництва, якими можуть стати витрати і ціни виробництва сировини, палива, електроенергії, транспортних послуг тощо. Тому природні монополії є бажаними для суспільства, оскільки забезпечують порівняно з конкурентними умовами нижчий рівень цін за більш високого обсягу продукції [5].

До природних монополій можемо віднести і більшість компаній групи компаній «Нафтогаз України», зокрема ПАТ «Укртранснафта» (УТН), яка є оператором нафтотранспортної системи України. Основні показники, що характеризують техніко-економічну діяльність підприємства, – це значна виробнича потужність (18 нафтопроводів, з яких діючих лиш 8, загальною довжиною 4569 км, 51 нафтоперекачувальна станція (НПС) із 176 насосними агрегатами, 11 резервуарних парків загальною ємністю 1010 тис. кубометрів) та обсяг транспортування нафти (в 2019 році склав 1,536 млн т). При цьому тариф на транспортування залишався на рівні 2016 року.

Суміжні ринки послуг з транспортування нафти є вузькими та представлені залізничним та автомобільним транспортом. Ринок автомобільних перевезень ширший проте найдорожчий. Ринок залізничних перевезень фактично являє собою монополію ПрАТ «Укрзалізниця» та має суттєву залежність від наявності вільного парку залізничних цистерн. При здійсненні розрахунків на транспортування нафти проводиться аналіз вартості доставки нафти альтернативними видами транспорту (залізничний, автомобільний) для забезпечення конкурентоздатності та економічної привабливості трубопровідних маршрутів для замовника послуг. Практика показує, що трубопровідний транспорт має ряд значних переваг перед альтернативними шляхами доставки нафти: найменша вартість, найменша залежність від зовнішніх факторів (погодні умови тощо), найшвидша доставка нафти до споживача.

Нинішні галузі природних монополій – це результат радянської економічної політики, яку значною мірою визначало прагнення концентрації виробництва. Можна стверджувати, що вагомою причиною зростання цін на продукцію монопольних структур став загальний спад виробництва в країні, що об'єктивно спричинив скорочення попиту. Наслідком стало зниження ефекту масштабу, що призвело до збільшення середніх витрат і підвищення тарифів. Крім того, суб'єкти природних монополій фінансують інвестиції значною мірою за рахунок внутрішніх джерел (собівартості і прибутку), що визначає надмірне навантаження на тарифи [5].

Згідно з законом «Про природні монополії» [6] порядок формування тарифів на транспортування нафти (нафтопродуктів) розробляється Національною комісією регулювання енергетики (НКРЕКП) та будується на таких принципах:

- залежність формування тарифів на транспортування нафти (нафтопродуктів) від прямих планових витрат;
- виробничо-технологічні втрати (ВТВ) нафти (нафтопродуктів) не включаються до величини тарифу (якщо їх значення не вище нормативного).

Однак нормативне значення ВТВ потребує перегляду, оскільки зменшення кількості ділянок нафтопроводів і збільшення питомого обсягу транспортування потребує більших витрат нафти (нафтопродуктів) на НПС, а сьогоднішні понаднормативні витрати ПАТ «Укртранснафта» змушена відшкодовувати за рахунок інших джерел.

До 2017 року діяла стара методика розрахунку тарифів, яка містила ряд суттєвих недоліків, які особливо гостро проявилися при зміні обсягів транспортування нафти транзитом на НПЗ України (значне падіння обсягів на НПЗ порівняно з практично стабільними обсягами транзитом). Тому у 2016 році за ініціативою УТН було розпочато роботу щодо розроблення нової методики, яка б усувала ці недоліки. Результатом спільної роботи УТН та НКРЕКП було затвердження у 2017 році принципово нової методики з новими підходами до розрахунку тарифів, базованої на поділі транспортування нафти за сегментами. Таким чином, усувалося субсидювання внутрішніх маршрутів транспортування транзитними. Внесені до нової методики зміни дозволили УТН встановити нові рівні тарифів, забезпечивши при цьому перехідний період для НПЗ для адаптації до нових тарифів. Тривалість перехідного періоду – три роки. Після завершення перехідного періоду тарифи УТН покриватимуть прямі витрати УТН на транспортування. Встановлення тарифів на транспортування за новою методикою є першим етапом до приведення їх до економічно обґрунтованого рівня.

Сама формула тарифу на транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами виглядає так, як наведено в п. 3.1 Порядку формування тарифів на транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами [7]:

$$T_i = \frac{ПТВ_i}{O_i}, \text{ грн за 1 т нетто,} \quad (1)$$

де $ПТВ_i$ – планована тарифна виручка від транспортування нафти (нафтопродуктів) по i -му маршруту, тис. грн;

O_i – планований обсяг транспортування нафти (нафтопродуктів) по i -му маршруту, тис. т.

Оскільки на кожній діючій нафтоперекачувальній станції експлуатується основне та допоміжне обладнання, що характеризується значним енергоспоживанням, і має свої особливі характеристики, а також відстані між НПС не є стабільними, а залежать від рельєфу місцевості та гідравлічного нахилу трубопроводів, то повні планові витрати обчислюються окремо для кожного маршруту транспортування i , відповідно, залежать від даних величин та обсягу протранспортованого ресурсу.

Таким чином, планована тарифна виручка від транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами по кожному маршруту залежить від повних планових витрат за цим маршрутом і від прибутку і податку на прибуток підприємства.

Окрім того, до змінних планових витрат входить рентна плата за послуги з транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами. Вважаємо, що величина рентної плати за транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами територією України по кожному маршруту також потребує перегляду.

Сьогодні вона залежить від ставки рентної плати за транспортування нафти (нафтопродуктів) магістральними трубопроводами територією України, яка наведена в Податковому кодексі України; курсу гривні до долара США відповідно до прогнозу макроекономічних показників економіки України на відповідний період та планованого обсягу транспортування нафти (нафтопродуктів) за кожним

окремо взятим нафтопроводом. Як неодноразово вказувалося ПАТ «Укртрансгаз», нерівномірність і неспіввідношеність між тарифом на транспортування та рентною платою призводило до надмірного розміру ставки рентної плати за окремими маршрутами та необґрунтовано завищених витрат підприємства.

Сплата рентної плати за транспортування нафти здійснюється відповідно до Статті 256 1. «Рентна плата за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та нафтопродуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами аміаку територією України» Податкового кодексу України в розмірі 0,56 долара США за транспортування однієї тонни нафти магістральними нафтопроводами (рис. 1).

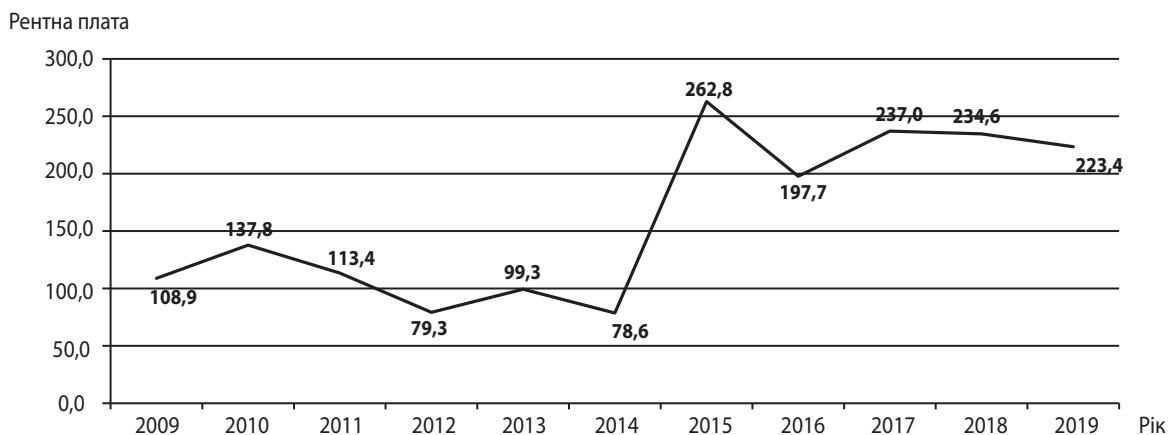


Рис. 1. Рентна плата за транспортування нафти магістральними нафтопроводами

У разі зміни тарифів на транспортування нафти магістральними нафтопроводами до ставок рентної плати застосовується коригуючий коефіцієнт відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2012 р. № 687 «Про затвердження Порядку обчислення коригуючого коефіцієнта, що застосовується до ставок рентної плати у разі зміни тарифів на транзитне транспортування однієї тонни нафти магістральними нафтопроводами та транспортування однієї тонни нафтопродуктів магістральними нафтопродуктопроводами» [8].

Розроблення методик по розрахунку тарифів на транспортування нафти відноситься до повноважень НКРЕКП. Група компаній «Нафтогаз України» та її компанії по транспортуванню вуглеводнів, такі як ПАТ «Укртрансгаз», ПАТ «Укртрансгаз» та провідні наукові установи, такі як ІФНТУНГ, не залучаються до розроблення методики.

Як було сказано, з метою економічного обґрунтування витрат підприємств з магістрального транспортування нафти (нафтопродуктів), як в частині самого процесу транспортування, так і супутніх технологічних процесів, слід переглянути державні і галузеві нормативи щодо використання палива, енергії, матеріалів; технічного обслуговування і ремонту основних засобів (як це було зроблено в ПАТ «Укртрансгаз» за авторською методикою) та термінів і використання; чисельності та кваліфікаційного складу робітників, умов оплати праці, ставок і розцінок, які

застосовуються на підприємстві при оплаті праці згідно з чинним законодавством України. Усі наведені показники потребують перегляду та зміни у зв'язку з удосконаленням технологічних процесів, що пов'язані із цифровізацією та змінами організаційної структури ПАТ «Укртрансгаз», що корелюватиметься зі зміною тарифів на транспортування нафти (нафтопродуктів).

Однак НКРЕКП схвалила проект постанови про збільшення тарифів на транспортування нафти оператора нафтогазотранспортної системи України в три етапи до жовтня 2021 року. Перегляд тарифів забезпечує необхідність беззбиткового транспортування нафти в напрямку Кременчуцького НПЗ, а також пояснюється зменшенням кількості маршрутів транспортування нафти з 18 до 6 [9].

Динаміку зміни тарифу на транспортування для маршруту НПС Гнідинці – Кременчуцький НПЗ наведено на рис. 2, і починаючи з 2019 року спостерігається її постійне зростання (на 189 % у 2022 році).

Тарифи на транспортування залежать від маршруту, а отже, на них матимуть вплив і невідповідність національних, регіональних, галузевих стратегій та програм розвитку цифровим можливостям, а також низький рівень покриття території країни цифровими інфраструктурами (для прикладу, мета ЄС у 2020 році покрити 100 % території широкосмуговим доступом до Інтернету, в Україні цей показник складає близько 60 %).

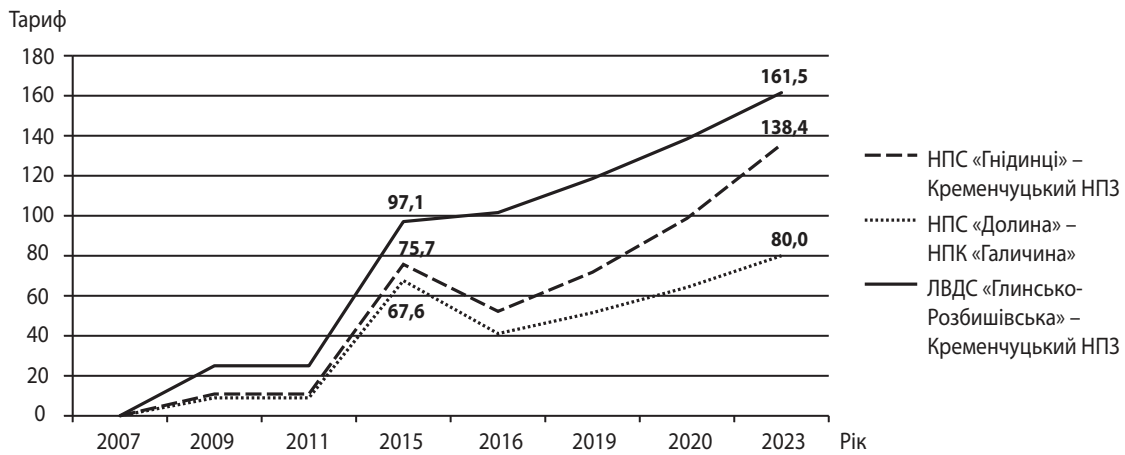


Рис. 2. Тариф на транспортування нафти за різними маршрутами

Однак зменшення обсягу транспортування нафти за незмінних постійних витрат призведе до збільшення тарифів, що негативно впливатиме на макроекономічні показники. Хоча, з огляду на актуальність процесу цифровізації як в економіці України, так і зокрема в УТН, в порядку формування тарифів не передбачено цифровізацію економічних процесів, які однозначно призведуть до зменшення витрат.

Український інститут майбутнього провів дослідження та формування стратегії розвитку України до 2030 року, згідно з оцінками якого частка цифрової економіки у ВВП

найбільших країн світу у 2030 році досягне 50–60 %. В Україні цей показник, за їх оцінками, може бути ще вищим – 65 % ВВП (за реалізації форсованого сценарію розвитку цифрової економіки в Україні) [10].

Ключові цифрові тренди (напрями розвитку цифрових технологій) у 2019 році були такими, як на рис. 3.

Цифровізація нафтотранспортної галузі, як і загалом народного господарства України, додає підприємствам такі переваги, як збільшення продуктивності праці, підвищення якості управління та якості продукту, покращення

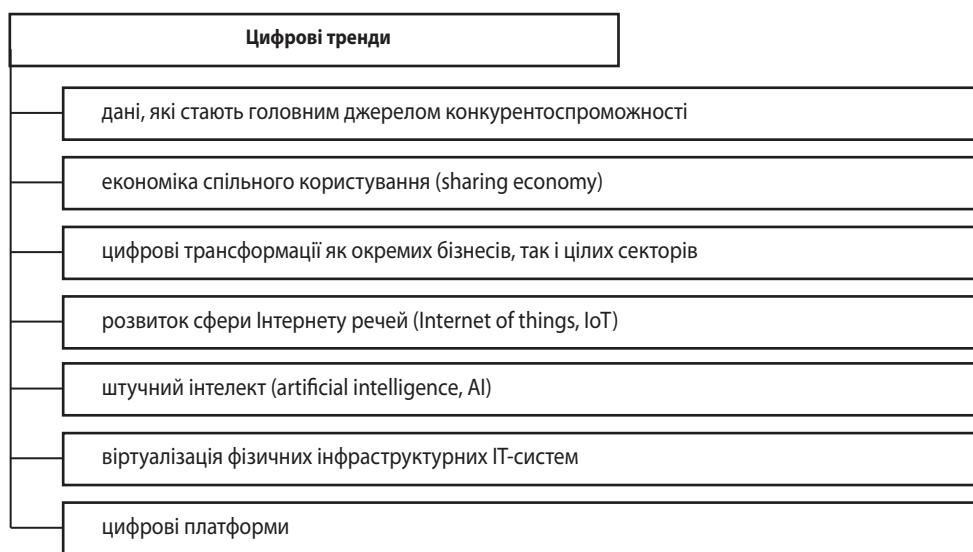


Рис. 3. Основні напрямки розвитку цифрової економіки у 2019 році в Україні

Джерело: [10]

ефективності планування та ефективності діяльності, формування нових цін, зокрема, цін (тариф) на транспортування нафти (нафтопродуктів) та інших вуглеводнів.

Висновки. На основі проведеного аналізу формування тарифу нафтотранспортних підприємств слід вказати, що сьогодні потребують перегляду і нарахування рентної плати за транспортування нафти (нафтопродуктів), і методика формування тарифу на транспортування нафти (нафтопродуктів) та інших вуглеводнів, а також ті

нормативно-законодавчі акти, що регулюють діяльність природних монополій, зокрема, Податковий кодекс України, Закон України «Про нафту і газ», «Про трубопровідний транспорт», «Про управління об'єктами державної власності», «Про природні монополії» та внутрішні документи нафтотранспортної компанії для об'єктивного і економічно обґрунтованого формування тарифу при врахуванні розвитку цифровізації та її впливу на фінансові та господарські результати діяльності компанії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Андрус О. Аналіз проблем сучасного ціноутворення в Україні та обґрунтування шляхів підвищення його ефективності. *Ефективна економіка*. 2013. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2027>
2. Кудлай В. Актуальні проблеми ціноутворення на підприємствах в сучасних умовах. *Економіка*. 2006. № 6. С. 73–79.
3. Жегус О., Попова Л. О., Парцирна Т. М. Теорія та практика ціноутворення в системі маркетингу : монографія. Харків : ХДТУ, 2013. 250 с.
4. Филіук Г. Монопольна влада: природа та форми прояву. *Вісник Київського національного університету імені Т. Шевченка*. Серія : Економіка. 2008. № 101. С. 54–57.
5. Базилевич В. Д., Филіук Г. М. Природні монополії. Київ : Знання, 2006. 367 с.
6. Про природні монополії : Закон України від 20.04.2000 № 1682-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
7. Про затвердження Порядку формування тарифів на транспортування нафти та нафтопродуктів магістральними трубопроводами : Постанова Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг від 04.10.2018 № 1150. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0690874-17#Text>
8. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
9. Тариф «Укртранснафти на транспортування нафти можуть збільшити в три етапи – НКРЕКП // УНІАН. URL: <https://www.unian.ua/economics/energetics/10684890-tarif-ukrtransnafti-na-transportuvannya-nafti-mozhut-zbilshiti-v-tri-etapi-nkrekp.html>
10. Україна 2030E – країна з розвинутою цифровою економікою. URL: <https://strategy.uifuture.org/kraina-z-rozvinutoyu-cifrovoyu-ekonomikoyu.html>

REFERENCES

- Andrus, O. "Analiz problem suchasnoho tsinoutvorennia v Ukraini ta obgruntuvannia shliakhiv pidvyshchennia yoho efektyvnosti" [Analysis of Problems of Modern Pricing in Ukraine and Justification of Ways to Increase its Efficiency]. *Efektivna ekonomika*. 2013. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2027>
- Kudlai, V. Aktualni problemy tsinoutvorennia na pidpriemstvakh v suchasnykh umovakh" [Actual Problems of Pricing at Enterprises in Modern Conditions]. *Ekonomika*, no. 6 (2006): 73-79.
- [Legal Act of Ukraine] (2000). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1682-14>
- [Legal Act of Ukraine] (2010). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
- [Legal Act of Ukraine] (2018). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0690874-17#Text>
- "Taryf «Ukrtransnafty na transportuvannya nafty mozhut zbilshyty v try etapy - NKREKP" [Ukrtransnaft's Tariff for oil Transportation can be increased in Three Stages - NKREKP]. UNIAN. <https://www.unian.ua/economics/energetics/10684890-tarif-ukrtransnafti-na-transportuvannya-nafti-mozhut-zbilshiti-v-tri-etapi-nkrekp.html>
- "Ukraina 2030E - kraina z rozvynutoiu tsyfrovoiu ekonomikoju" [Ukraine 2030E is a Country with Advanced Digital Economy]. <https://strategy.uifuture.org/kraina-z-rozvinutoyu-cifrovoyu-ekonomikoyu.html>
- Zhehus, O., Popova, L. O., and Partsyra, T. M. *Teoriia ta praktyka tsinoutvorennia v systemi marketynhu* [The Theory and Practice of Pricing in the Marketing System]. Kharkiv: KhDTU, 2013.

Стаття надійшла до редакції 01.11.2019 р.