

УДК 338.242

Д.В. КОЛЕСНИКОВ

Голова Державного агентства України з управління державними корпоративними правами та майном, м. Київ
аспірант Національного інституту стратегічних досліджень, м. Київ

СВІТОВИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ ВЕРТИКАЛЬНО-ІНТЕГРОВАНИХ СТРУКТУР У ДЕРЖАВНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ ЯК ЕЛЕМЕНТА СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Здійснено аналіз організації вертикально-інтегрованих структур у державному секторі економіки зарубіжних країн. Встановлено закономірності формування цих структур, виявлено загальні концептуальні підходи до їх утворення у різних галузях економіки для забезпечення економічної безпеки держави.

Ключові слова: економічна безпека держави, державний сектор економіки, вертикально-інтегровані структури, природні монополії.

Економіка України сьогодні знаходиться на етапі формування. Не секрет, що інституційне середовище держави не сформоване. У більшості сфер господарської діяльності продовжують діяти інститути, які сформовані за часів панування командно-адміністративної економіки. Світова фінансово-економічна криза прискорила процес усвідомлення владою необхідності кардинальних змін. Не менш важливим за самі зміни є процес їх творення. Важливо також, щоб кардинальним змінам передували науково обґрунтовані концептуальні засади здійснення цих змін у будь-якій сфері діяльності. Слід пам'ятати, що поспіхом здійснена реформа може мати наслідки гірші за бездіяльність. Тому важливо до процесу реформування залучати відповідних фахівців, а реформи здійснювати лише після їх ретельного суспільного обговорення.

Найбільш обережно та найбільш обачно потрібно проводити реформи у сфері державної економічної безпеки, що тісно пов'язана з функціонуванням стратегічно важливих для держави галузей економіки. До таких галузей належать енергетика, транспорт (зокрема залізничний), водопостачання, нафтопереробка, авіабудування тощо. Будь-яка держава прагне особливо ретельно контролювати стан справ у цих галузях, і одним із шляхів такого контролю є створення державних вертикально-інтегрованих структур. Методологічні підходи до формування та забезпечення діяльності таких структур є складними і неоднозначними, оскільки, як свідчить зарубіжний досвід, вони не тільки є відмінними у різних країнах, але й бачення цих підходів у одній і тій самій країні часто змінювалося залежно від історичного періоду розвитку. Для України у процесі творення та регулювання діяльності вертикально-інтегрованих структур у державно-

му секторі економіки важливо спиратися на зарубіжний досвід. Проте слід використовувати комплексний підхід до дослідження такого досвіду, щоб елементи, які запозичуються, могли ефективно працювати в інституційному середовищі України.

Аналіз останніх досліджень та публікацій свідчить, що зарубіжному досвіду формування і розвитку інтегрованих структур у різних сферах економічної діяльності присвячено велику кількість наукових праць. Діяльність інтегрованих структур у контексті функціонування природних монополій розглянуто у публікаціях Кузьменка Л.Г. [10], Карбовника Л.П. [7], роль інтегрованих структур у паливно-енергетичній сфері досліджували Караєва Н.В., Сегеда І.В. [6], Вишнякова А.С. [4], Боярчук А.Г. [3], Слупський Б. [16], Беляєв Л.С. [1], Рассуждай Л.М. [15], Квасній Л.Г. [8], Чукаєва І.К. [19], Денісова М.В., Фоломкіна І.С. [5], Люльчак З.С., Карпій О.П., Ільчук Г.І. [11], у транспортній сфері – Бойко О.В. [2], Міщенко М.І. [14], у житлово-комунальній сфері – Косматенко М. [9], Логвиненко В.І. [12], в авіабудуванні – Матвеев В.В., Новикова М.В. [13]. Формулювання проблематики державної економічної безпеки України та її інституційного забезпечення здійснили у своїх працях Сухоруков А.І., Матюха В.В., Мовчан М.Т. [17, 18]. Разом з тим недостатньо досліджено проблематику формування політики щодо вертикально-інтегрованих структур у державному секторі економіки з метою забезпечення економічної безпеки України на основі зарубіжного досвіду.

Постановкою завдання цієї роботи є дослідження закономірностей формування і розвитку вертикально-інтегрованих структур у державному секторі економіки зарубіжних країн.

Процес формування і розвитку державного сектору економіки будь-якої держави – це інструмент економічної політики покликаний вирішити два важливих завдання: забезпечити пріоритетний розвиток певних стратегічно важливих для державної безпеки галузей та здійснити вплив на конкурентну боротьбу у приватному секторі. Важливу роль державний сектор економіки відіграє у подоланні економічних викликів, що стоять перед державою, тобто державний сектор є однією з важливих складових економічної безпеки держави.

Система економічної безпеки держави, у баченні Сухорукова А.І., складається з підсистем фінансової, інвестиційної, інноваційної, продовольчої, енергетичної, зовнішньоекономічної безпеки [16, ст. 12]. Державний сектор економіки прямо чи опосередковано впливає на кожну із цих підсистем. Зокрема, підсистема енергетичної безпеки повністю залежить від ефективності управління державними підприємствами електроенергетичної та нафтогазової галузі. Тарифна політика цих підприємств великою мірою визначає конкурентоспроможність вітчизняної промисловості, від чого залежать всі підсистеми державної економічної безпеки. Інноваційна діяльність у державному секторі економіки має служити зразком для приватного сектору. Ефективність роботи підприємств державного сектору інколи є визначальною для фінансової безпеки держави (це засвідчують, наприклад, події навколо виплати боргових зобов'язань НАК «Нафтогаз України»).

Підприємства державного сектору економіки України сьогодні великою мірою продовжують працювати за принципами і підходами, що сформовані за радянських часів і які є неефективними в умовах ринкової економіки. Більше того, сучасна структура державного сектору України потребує оптимізації відповідно до реалій сьогодення. У зв'язку з цим виникає необхідність напрацювання нових концептуальних і методологічних підходів до формування та управління державним сектором економіки України. Базою для розроблення цих підходів має стати досвід високорозвинених країн світу.

Дослідження зарубіжного досвіду формування та функціонування вертикально-інтегрованих структур у державному секторі доцільно здійснювати за галузями економіки. Однією з найважливіших галузей, з точки зору забезпечення державної безпеки, є електроенергетика. Останнім десятиліттям електроенергетична галузь багатьох зарубіжних країн характеризується дезінтеграційними процесами, що пов'язані з приватизацією державних підприємств з метою створення конкурентного середовища у цій сфері економічної діяльності [4, 6].

Зокрема, першою країною на теренах Євросоюзу, яка зважилася на радикальні реформи електроенер-

гетичного сектору, була Великобританія. Указані зміни розпочалися на території Англії та Уельсу, і першим кроком реформування було прийняття закону про електроенергетику, котрий забезпечив вільний доступ приватних енергогенеруючих компаній до електромереж. Наступним кроком реформування електроенергетичного сектору Великобританії стало розмежування енергетичного ринку на природно монополійний та конкурентний сегменти. До конкурентного сегменту ринку було віднесено виробництво і збут електроенергії. Таким чином на ринку електроенергії Великобританії з'явилися приватні електрогенеруючі компанії. Така модель функціонування електроенергетичного сектору потребувала запровадження додаткових механізмів державного регулювання (зокрема ліцензування), важелів з регулювання процесу ціноутворення на ринку електроенергетики.

У таких європейських країнах, як Норвегія, Данія, Фінляндія, до початку реформування електроенергетичного сектору існувала державна монополія на виробництво та транспортування електроенергії. Ці держави за прикладом Великобританії розділили ринок електроенергії на конкурентний та природно монополійний сегменти. Згодом ці країни об'єднали свої ринки з продажу електроенергії, утворивши біржу з гуртового продажу електроенергії, яка вперше у світовій історії обслуговувала кілька держав. Проте законодавство цих країн не забороняло укладати угоди з продажу електроенергії за межами біржі [4]. Аналогічні структурні реформи здійснювались і у більшості штатів США [3].

Незважаючи на те, що у багатьох високорозвинених зарубіжних країнах переважають дезінтеграційні процеси у галузі електроенергетики, є країни, у яких збережено державну монополію на виробництво, транспортування та продаж електроенергії. Серед таких країн Франція, Японія, Польща, частина штатів США [1, 5, 16]. Така модель організації функціонування ринку електроенергетики має свої переваги – це, насамперед, реалізація ефекту масштабу виробництва, який досягається завдяки зменшенню необхідних резервів потужності, оптимізації структури енергогенеруючих підрозділів, зменшенню адміністративних витрат. Ще однією перевагою цієї моделі є те, що вона дозволяє встановлювати тарифи на рівні витрат вертикально-інтегрованої компанії. Основним недоліком моделі організації ринку електроенергетики на базі вертикально-інтегрованої компанії вважається відсутність стимулів до підвищення ефективності виробництва заради зниження витрат.

У Франції на ринку електроенергетики діє державна вертикально-інтегрована монополія «Electricite de France», яка функціонує за схемою, зображеною на рис. 1. Тобто вона володіє енергогенеруючими потужнос-

тями, лініями електропередачі, здійснює розподіл електроенергії та її збут [10, 16].

Підсумовуючи зарубіжний досвід організації ринку електроенергетики, варто підкреслити, що більшість високорозвинених країн обрала шлях дезінтеграції підприємств цієї галузі. У своєму реформуванні такі країни досягли певних успіхів, проте не можна не наголосити і на кризових явищах в електроенергетиці цих країн та масштабних системних аваріях, які мали місце у деяких країнах [1]. Монополістична модель, коли на ринку присутній єдиний монополіст, що має вертикально-інтегровану структуру, успішно працює у таких високорозвинених країнах, як Японія і Франція. Ця модель характеризується високою мірою стабільності та прогнозованості, менше піддається впливу кризових явищ в економіці, що, безумовно, є великою її перевагою з точки зору забезпечення державної економічної безпеки.

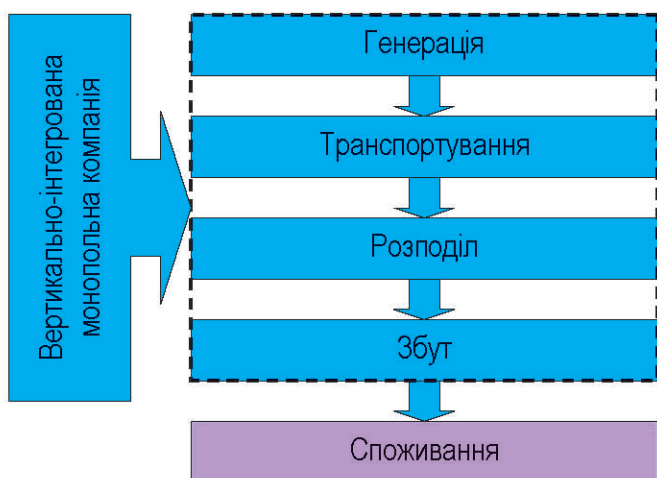


Рисунок 1 – Модель монополістичного ринку електроенергетики [16]

Розглянемо діяльність вертикально-інтегрованих структур у сфері організації залізничних перевезень. У цій сфері зарубіжна практика також має кілька моделей організації роботи галузі, що носять різноманітний характер, – одні з них спрямовані на поглиблення вертикальної інтеграції, а інші, навпаки, – у бік дезінтеграції.

Прихильниками вертикально-інтегрованих підприємств у сфері залізничних перевезень є США, Канада, Японія, окремі країни Африки та Латинської Америки. У цих країнах створені компанії, які володіють або користуються на правах концесії певною, обмеженою територіальними рамками, частиною залізничної інфраструктури разом із рухомим складом [2].

У США 90 % залізничної інфраструктури володіють вертикально-інтегровані транспортні компанії, які за оплату надають право на користування своєю частиною інфраструктури одні одним. При цьому законо-

давством закріплено, що тарифи за ці послуги не повинні перевищувати розміру тарифів, які встановлені для власних структурних підрозділів компанії. Щодо участі держави у галузі залізничних перевезень, то їй належить вертикально-інтегрована компанія, яка здійснює пасажирські перевезення на далекі відстані, – «Amtrak». Держава сприяє тому, щоб послуги цієї компанії за ціновим критерієм були доступними будь-якому громадянину США [14]. Компанії, що здійснюють вантажні перевезення, знаходяться у приватній власності. Схема організації залізничних перевезень США зображена на рис. 2.



Рисунок 2 – Схема організації ринку вантажних перевезень США

Європейські країни пішли протилежним шляхом – вони відокремили послуги з перевезення та інфраструктурні послуги, забезпечивши при цьому конкурентну боротьбу у сфері транспортних послуг. Зокрема, у Швеції інфраструктурними та транспортними послугами займаються дві державні компанії – BV та SJ, які функціонують на комерційних засадах [14]. Приватні компанії у Швеції мають право здійснювати вантажні перевезення за фіксованими маршрутами та пасажирські перевезення на регіональному рівні. SJ за своєю суттю є горизонтально-інтегрованою компанією, структурні підрозділи якої відповідають за різні напрямки залізничних перевезень. Шведська модель організації ринку послуг залізничних перевезень успішно функціонує, оскільки конкуренція з боку приватних транспортних фірм змушує державну компанію працювати ефективніше.

Подібні моделі організації залізничних перевезень функціонують у решті європейських країн. Відмінності полягають лише у тому, скільки підприємств конкурують між собою і яка частка серед них знаходиться у державній власності. У Франції залізничну компанію поділено на дві частини – інфраструктурну «SNCF» та транспортну «Reseau Ferre de France», – які перебувають у державній власності [10]. У Великобританії залізничні перевезення поділені між трьома видами компаній: інфраструктурна

знаходиться у державній власності, рухомий склад передано лізинговим компаніям, а послуги з перевезення надаються приватними транспортними компаніями, які діють в умовах конкуренції [10]. Найбільш узагальнену схему організації ринку залізничних перевезень європейськими країнами надано на рис. 3.

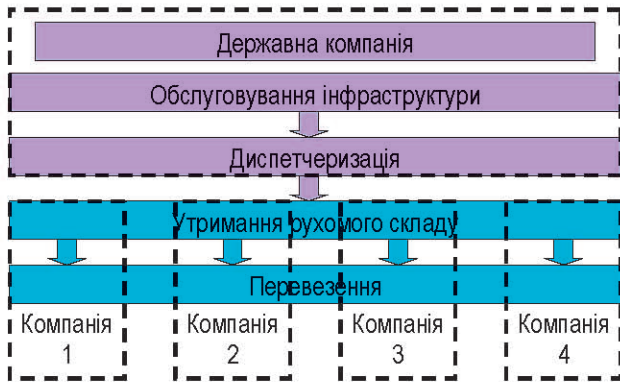


Рисунок 3 – Узагальнена схема організації ринку вантажних перевезень країн Європи

Важливим для вивчення є і житлово-комунальний сектор економіки. У цьому секторі відсутнє пропагування монополізації ринку державними вертикально-інтегрованими компаніями. Більшість високорозвинених країн прагнуть створити максимально конкурентні умови у цій сфері. Досягають вони цього знову ж таки шляхом розмежування послуг на природно монополійні та конкурентні. Розглянемо досвід найбільш успішних серед посткомуністичних країн. У Польщі насамперед комунальні підприємства було передано територіальним громадам, а потім розмежовано власність на інфраструктуру та комунальні послуги. Власниками інфраструктури залишились територіальні громади, а надання комунальних послуг передано приватним структурам, що діють в умовах конкуренції. Аналогічний процес реформування житлово-комунального сектору відбувався і у Латвійській республіці [9].

У інших європейських країнах реформування житлово-комунальної сфери також було пов'язане зі створенням конкурентних умов у сфері послуг за умови, що інфраструктура залишилась у власності держави або місцевих територіальних громад. Так у Великобританії держава забезпечила наведення порядку у державних комунальних підприємствах (зокрема сплатила їх борги) і передала їх у приватну власність. У Франції власниками комунальної інфраструктури є комуни – найдрібніші адміністративно-територіальні одиниці, а комунальні послуги надають підпорядковані муніципалітетам підприємства. У Східній Німеччині (після приєднання до Західної Німеччини) всі комунальні підприємства було приватизо-

вано. Роль держави при цьому зводилась до забезпечення прозорості умов їх функціонування [12]. Якщо підвести підсумок досвіду організації діяльності компаній з надання послуг у житлово-комунальній сфері, то можна стверджувати, що у цій сфері на сьогодні відбуваються дезинтеграційні та приватизаційні процеси.

Дотепер ми аналізували вертикально-інтегровані структури зарубіжних країн, що є природними монополіями. Але до державного сектору входять структури, які не можна віднести до природних монополій, серед таких структур в Україні чільне місце посідає авіабудівний комплекс. Цікавим є дослідження розвитку вертикально-інтегрованих структур авіабудівного комплексу у зарубіжних країнах. Зарубіжна практика свідчить, що вертикальне інтегрування у цій сфері діяльності є загальносвітовою тенденцією. Відмінним є лише те, що авіабудівна промисловість більшості країн світу знаходиться у приватній власності. Тенденції до інтеграції провідних виробників авіаційної техніки світу надано у табл. 1.

Інтеграція характерна (табл. 1) для всіх без винятку провідних авіабудівних компаній, більш того, варто відзначити, що вертикальна інтеграція не обмежується національними рамками.

Ефективність вертикально-інтегрованих структур в нафтовій та нафтопереробній промисловості відмічається в літературі [8, 15, 19]. На сьогодні у Росії успішно працюють 7 вертикально-інтегрованих нафтових компаній, які задіяні до процесу видобутку, переробки та виготовлення продуктів нафтопереробної та нафтохімічної промисловості [19]. Вертикально-інтегровані нафтові компанії характерні для більшості держав з розвинутою нафтовою промисловістю. У багатьох країнах держава бере участь у вертикально-інтегрованих компаніях шляхом прямих інвестицій (Франція, Італія, Норвегія, Алжир, Мексика тощо) та забезпечує при цьому державну підтримку цим компаніям [5]. Переваги та недоліки вертикальної інтеграції підприємств у паливно-енергетичній сфері формулюють Люльчак З.С., Карпій О.П., Ільчук Г.І. [11] – табл. 2.

Першою перевагою вертикальної інтеграції (табл. 2) є те, що у результаті об'єднання підприємств утворюється якісно нова господарська система з новими можливостями для кожного з учасників. Платою за цю можливість є те, що учасники вертикально-інтегрованої структури втрачають свободу налагодження зв'язків з іншими партнерами – це право делегується центральному органу інтегрованої структури.

Ланцюг доданої вартості структури, що утворюється внаслідок горизонтальної інтеграції, є значно довшим, ніж кожного окремого її учасника, натомість кожен з учасників втрачає альтернативні варіанти «входів» на рівні окремих ланок ланцюга.

Таблиця 1 – Інтеграційні угруповання в авіаційній промисловості світу [13]

| Назва компанії | Країна базування | Форма власності | Дохід у 2008 р., млрд дол. США | Компанії, залучені до інтеграційного угруповання | Вартість угоди, млрд дол. США | Рік злиття компаній |
|--|------------------|-----------------|--------------------------------|--|-------------------------------|---------------------|
| Boeing | США | приватна | 52,4 | Hughes Space and Communications Activities | 3,8 | 2000 |
| | | | | Conques | * | 2003 |
| | | | | Rockwell Aerospace / Defense | 3,1 | 1996 |
| | | | | Frontier Systems | * | 2004 |
| | | | | McDonnell Douglas | 16,3 | 1996 |
| Lockheed Martin | США | приватна | 35,5 | Lockheed Corp. > Martin Marietta Corp. | 10,0 | 1995 |
| | | | | Loral Company | 9,1 | 1996 |
| | | | | Titan Corp. | 2,5 | 2003 |
| European Aeronautic Defense and Space (EADS) | Нідерланди | приватна | 43,4 | Aerospatiale Matra (Франція) | - | 2000 |
| | | | | DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) (Німеччина) | - | 2000 |
| | | | | Construcciones Aeronauticas SA (CASA) (Іспанія) | - | 2000 |
| Bombardier Aerospace | Канада | приватна | 15,8 | Canadair Limited | - | 1986 |
| | | | | de Havilland Canada | - | 1992 |
| | | | | Learjet Company | - | 1990 |
| | | | | Short Brothers (PLC) | - | 1989 |
| Embraer | Бразилія | приватна | 3,4 | - | - | - |
| | | | | Northrop Grumman | США | приватна |
| Litton | 2,6 | 2001 | | | | |
| Newport News | 2,6 | 2001 | | | | |
| BAE Systems | Велико-британія | приватна | 25,4 | Marconi Electronic systems (США) > The British Aerospace | 12,75 | 1999 |
| | | | | Tracor | 1,4 | 1998 |
| | | | | Lockheed Martin Control Systems | 2,2 | 2000 |
| | | | | United Defense Industries (UDI) | 4,2 | 2005 |

* Примітка: немає даних

Таблиця 2 – Переваги та недоліки вертикальної інтеграції підприємств паливно-енергетичного комплексу [11]

| Переваги | Недоліки |
|---|--|
| Якісно нова господарська система | Менша еластичність зв'язків окремих організаційних одиниць системи |
| Видовження ланцюга доданої вартості | Обмежена еластичність «входів» на рівні окремих ланок ланцюга доданої вартості |
| Зменшення транзакційних витрат, замикання обігу грошей, обмеження впливання назовні грошових засобів і прискорення їх обороту | Обмеження заповзятливості |
| Концентрація допоміжних функцій, збільшення продуктової пропозиції | Диференційований рівень рентабельності і потенціалу тих, хто входить у систему |
| Зростання вартості фірми і привабливості для інвестора | Необхідність побудови нових організаційних структур |
| Певність і стабільність системи постачання | Можливість появи суспільних напружень на тлі різних колективних систем праці |
| Зростання витратної конкурентоспроможності, продуктивності виробничих чинників | Можливість зменшення зайнятості, зокрема, у сфері допоміжних функцій (наприклад, фінанси, адміністрація) |

Найсуттєвішою з названих переваг вертикально-інтегрованої структури у паливно-енергетичному комплексі є зменшення транзакційних витрат, пов'язаних з взаємодією суб'єктів господарювання на ринку. Саме ця

перевага забезпечує вигреш вертикально-інтегрованих структур перед неінтегрованими. Проте побічним наслідком інтеграції є обмеження стимулів учасників інтегрованої структури до підвищення продуктивності з метою

отримання переваг перед конкурентами (адже з конкуренцією стикається структура загалом, а не кожен її учасник, особливо учасники, які володіють проміжними ланками у ланцюгу доданої вартості).

Важливою перевагою інтегрованої структури підприємств паливно-енергетичного комплексу є можливість концентрації спільних для всіх учасників функцій (адміністративних, господарських, маркетингових тощо). Недоліком для підприємств, що входять до такої структури, є встановлені для них рамки рентабельності. Інколи ці рамки можуть бути несправедливими стосовно певних учасників.

Капіталізація вертикально-інтегрованого господарського об'єднання, як правило, є вищою, ніж сума капіталізацій окремо взятих учасників такого об'єднання. Вертикальна інтеграція сприяє підвищенню інвестиційної привабливості підприємств. Як недолік інтеграції є необхідність утворення нової організаційної структури, що завжди пов'язане з труднощами погодження інтересів усіх учасників.

Вертикальна інтеграція підприємств нафтової промисловості сприяє більшій надійності системи постачання, підвищує рентабельність та конкурентоспроможність кінцевої продукції, але може породжувати певну соціальну напруженість через необхідність скорочення працівників, задіяних у допоміжних функціях, провокувати певні конфлікти у зв'язку з різними підходами до оплати праці у різних учасників інтегрованої структури. Загалом більшість вказаних переваг та недоліків вертикально-інтегрованих структур стосуються не тільки паливно-енергетичного комплексу, але й інших галузей економіки.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз зарубіжного досвіду організації вертикально-інтегрованих структур у державному секторі дозволяє зробити висновок про те, що у зарубіжній практиці існують різні теоретико-методологічні підходи до організації підприємств державного сектору економіки. Одні з цих підходів ґрунтуються на дезінтеграції державних господарських об'єднань, а інші, навпаки, – на інтеграції. На даному етапі суспільного розвитку прихильників дезінтеграції серед високорозвинених зарубіжних країн у кількісному вимірі більше, ніж прихильників інтеграції. Проте заради об'єктивності варто зазначити, що у країнах, де здійснена реформа господарських структур на дезінтеграційних засадах, виникають певні труднощі та кризові явища, що пов'язані з недостатньою стабільністю, передбачуваністю та керованістю реформованих структур, а самі реформи є поки незавершеними.

Для більшої об'єктивності висновків щодо надання переваги інтеграційним чи дезінтеграційним процесам вар-

то їх робити за окремими галузями економіки. Найбільш консервативною щодо вертикально-інтегрованих структур державної форми власності є електроенергетика. У Франції успішно функціонує монопольна державна вертикально-інтегрована структура, яка повністю забезпечує країну електроенергією. Забезпечення функціонування електроенергетичної галузі за допомогою вертикально-інтегрованих структур здійснюється також у Японії та Польщі. Але у більшості високорозвинених країн ринки електроенергетики є лібералізованими таким чином, що держава відповідальна лише за інфраструктуру, а виробництво та реалізація електроенергії здійснюються на конкурентних засадах.

Щодо ринку природних монополій, то тут також є два підходи до його організації: перший полягає у поділі такого ринку на природно монопольний та конкурентний, другий – у поділі монополії між конкуруючими вертикально-інтегрованими структурами. Обидва підходи передбачають стимулювання конкуренції. Другий підхід не може бути застосований до всіх видів природних монополій. За першого підходу роль державного сектору зводиться до забезпечення функціонування природно монопольного сегменту ринку, а за другого – до державного сектору відноситься одна чи кілька вертикально-інтегрованих структур, які утримують найменш привабливу частину ринку, конкуруючи з приватним сектором.

Якщо аналізувати місце та роль державного сектору на ринках, які не є природними монополіями, то підхід до роботи таких ринків подібний до другого підходу, що застосовується до природно монопольних ринків. Тобто на такому ринку функціонують одна або декілька державних вертикально-інтегрованих структур, які конкурують з приватними структурами. Прикладом таких ринків є ринок нафтопереробної, вугільної, гірничо-металургійної промисловості.

У житлово-комунальному секторі високорозвинені зарубіжні країни здійснюють дезінтеграційні процеси, захожуючи тим самим конкуренцію. У цьому секторі економіки ми не знайшли прикладів утворення загальнодержавних інтегрованих структур. Як правило, цей ринок передається у розпорядження місцевих територіальних громад, які на свій розсуд здійснюють його організацію, тобто поряд з процесами дезінтеграції відбуваються процеси децентралізації.

Щодо авіабудівної галузі, то переважна більшість найкрупніших виробників авіаційної техніки належить до приватного сектору економіки, але галузь цілком підтримується державами, в яких розміщені виробничі потужності, оскільки конкуренція у цій сфері відбувається не на внутрішньодержавному, а на міжнародному рівні. Тому будь-яка держава прагне, щоб національний авіавиробник виграв конкурентну боротьбу з іноземними виробниками.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. **Беляев, Л.С.** Зарубежный опыт последних лет в реформировании электроэнергетики [Электронный ресурс] / Л.С. Беляев // Информационный портал Министерства промышленности и торговли РФ. – Режим доступа : <http://old.expertclub.ru/expertise/experts/23/2/print.htm>.
2. **Бойко, О.В.** Особливості формування системи державного регулювання залізничного транспорту як суб'єкт природної монополії : світовий досвід та вітчизняна практика / О.В. Бойко // Держава і право. Науково-виробничий журнал. – 2009. – № 4 – С. 9–15. – (Державне управління).
3. **Боярчук, А.Г.** Лібералізація енергетики : досвід США та можливості його застосування в Україні / А.Г. Боярчук // Науковий вісник НЛТУ України : Зб. наук.-техн. праць. – 2006. – Вип. 16.3. – С. 254–259.
4. **Вишнякова, А.С.** Зарубежный опыт реформирования электроэнергетики / А.С. Вишнякова // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2010. – № 2 – С. 92–100.
5. **Денісова, М.В.** Особливості функціонування вертикально-інтегрованих нафтових компаній [Електронний ресурс] / М.В. Денісова, І.С. Фоломкіна – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/10_NPE_2009/Economics/43939.doc.htm.
6. **Карасва, Н.В.** Джерела формування ризиків суб'єктів енергетичного ринку України в умовах структурної перебудови світової енергетики / Н.В. Карасва, І.В. Сегеда // Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект : сб. науч. тр. – 2010. – Ч. 1. – С. 244–247.
7. **Карбовник, Л.П.** Проблеми державного регулювання природних монополій / Л.П. Карбовник // Науковий вісник НЛТУ України. – 2006. – Вип. 16.2. – С. 231–237.
8. **Квасній, Л.Г.** Управління підприємствами та галузями паливно-енергетичного комплексу України в умовах ринку / Л.Г. Квасній // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.9. – С. 171–176.
9. **Косматенко, М.** Перспективи реформування житлово-комунальної сфери зі зміною форм власності / М. Косматенко // Державне управління та місцеве самоврядування: зб. наук. праць. – 2010. – Вип. 4 (7). – С. 193–201.
10. **Кузьменко, Л.Г.** Світовий досвід регулювання суб'єктів природних монополій та основні напрямки вдосконалення їх регулювання в Україні / Л.Г. Кузьменко // Наукові записки НаУКМА : зб. наук. праць. – 2007. – Т. 68. – С. 40–47. – (Економічні науки).
11. **Люльчак, З.С.** Засади консолідації підприємств у паливно-енергетичному комплексі України / З.С. Люльчак, О.П. Карпій, Г.І. Ільчук // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2009. – № 649. – С. 109–120.
12. **Логвиненко, В.І.** Житлово-комунальне господарство: закордонний та вітчизняний досвід його реформування / В.І. Логвиненко // Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. праць. – 2008. – № 2(34). – С. 373–380.
13. **Матвеев, В.В.** Шляхи та напрямки розвитку авіаційної галузі України у контексті світових глобальних змін / В.В. Матвеев, М.В. Новикова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2010. – № 33. – С. 146–157.
14. **Міщенко, М.І.** Проблеми розвитку залізничного транспорту зарубіжних країн / М.І. Міщенко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 26 – С. 214–221.
15. **Рассуждай, Л.М.** Організація та регулювання енерговугільних вертикально-інтегрованих компаній / Л.М. Рассуждай // Економіка промисловості : Науково-практичний журнал. – 2008. – № 43. – С. 101–115.
16. **Слупський, Б.** Основні моделі ринків електроенергетики та особливості їх державного регулювання : порівняльний аналіз / Б. Слупський // Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. праць. – 2009. – Вип. 3(3). – С. 132–138.
17. **Сухоруков, А.І.** Особливості інституціоналізації сфери надкористування в Україні / А.І. Сухоруков, В.В. Матюха, М.Т. Мовчан // Стратегічні пріоритети. – 2009. – № 1(10). – С. 151–157.
18. **Сухоруков, А.І.** Проблеми фінансової безпеки України : монографія / А.І. Сухоруков. – К. : НІПМБ, 2004. – 117 с.
19. **Чукаєва, І.К.** Проблеми управління та регулювання розвитком нафтогазового комплексу / І.К. Чукаєва // Економіка і право. – 2009. – № 2. – С. 29–32.

Поступила в редакцію 10.05.2011

Проведен анализ организации вертикально-интегрированных структур в государственном секторе экономики зарубежных стран. Установлены закономерности формирования этих структур, выявлены общие концептуальные подходы к их созданию в разных отраслях экономики для обеспечения экономической безопасности государства.

The analysis of setting up vertical-computer-integrated structures in the state sector of economy of foreign countries is conducted. Conformities to law of forming the structures are established, the general conceptual approaches for their creation in different industries of economy for providing of state economic security were revealed.