

Хачатуров Е. Б.
к.т.н., ст.наук.спів.,
проректор Національного університету кораблебудування
ім. адм.Макарова

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ІНТЕГРАЦІЇ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Для подальшого зростання економічної ефективності суднобудівної промисловості потрібне впровадження більш чітких та жорстоких заходів об'єднання виробничих відносин – яким є інтеграція підприємств для спільної діяльності у єдиній господарюючій структурі. Вона являє собою об'єктивний процес світової і національної економіки в умовах глобалізації і дозволяє консолідувати зусилля підприємств для виробництва конкурентоспроможності продукції суднобудування.

Ключові слова: суднобудування, об'єднання підприємств, інституції регулювання, режими господарювання, інтеграція, правові умови.

Актуальність. Правове регулювання господарською діяльністю у сфері суднобудування в умовах майже повної приватизації підприємств промисловості є дуже складним. Але з огляду на світову практику державного регулювання суднобудівної галузі стає зрозумілим, що це є важливим чинником виробництва конкурентоспроможної продукції. Враховуючи існуючі переваги вітчизняного суднобудування необхідно запровадити нові засади та засоби для підвищення економічної ефективності діяльності суднобудівних підприємств України.

Аналіз останніх наукових досліджень. Вивченням створення та функціонування інтеграційних систем займалися Орлова О.О., Пономарев А.К., Буркинський Б.Г., Наконечний В.Л., Каменецький Ю.Т., розглядали питання об'єднання організаційного виробництва на засадах внутрішньогосподарського розрахунку тих підприємств, які були самостійними, відокремленими підрозділами, але регулювання правовідносин учасників процесу не торкалися.

Метою статті є висвітлення результатів співпраці державних органів управління економікою та ведучими виробничими комплексами суднобудівної промисловості в напрямку підвищення конкурентоспроможності продукції.

Виклад основного матеріалу. Інтеграція у суднобудуванні - явище складніше, ніж кооперація. Кооперація має форму економічних відносин, за яких партнери вступають у тісні економічні зв'язки, зберігаючи юридичну та господарську самостійність, а інтеграція передбачає виробничі відносини, згідно з котрими підприємства значною мірою втрачають свою економічну, а часто й юридичну самостійність. Інтегрована система функціонує під єдиним організаційним виробництвом і ті підприємства, які були самостійними, стають підрозділами нового і функціонують на засадах внутрігосподарського розрахунку. Отже, кооперація - це об'єднання підприємств для спільної діяльності, а інтеграція - це їх злиття в єдину господарюючу структуру [1].

Управління суднобудівною галуззю в умовах глобальної конкуренції – складова системи загального управління економікою. Суднобудівна галузь в умовах конкуренції завжди була під пильним поглядом світової спільноти, але в умовах поширення глобалізаційно-інтеграційних процесів роль міжнародних організацій – інституцій регулювання економічних відносин – надзвичайно зростає. Історично перші кроки інституціонального забезпечення міжнародних економічних відносин, складовою яких була конкуренція, сягають давнини. Прикладом можна назвати Ганзу – політичне і

торговельне об'єднання північнонімецьких міст, що існувало в XIV–XVII ст., а також пізніше утворення – Німецький митний союз (XIX ст.) [2].

Вітчизняна галузь суднобудування, розробляючи й реалізуючи власну стратегію конкурентоспроможності, має враховувати міжнародні економічні та правові умови, встановлені країнами – членами організації щодо судноплавства і суднобудування. Україна разом зі 154 країнами світу входить до складу Міжнародної морської організації (ІМО) [3].

З огляду на кон'юнктуру світового і внутрішнього ринків, п. 2 ст. 7 Закону України «Про пріоритетні напрямки інноваційної діяльності» від 16.01.2003 р. № 433-IV, ст. 7 Закону України «Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки в Україні» від 11.07.2001 р. № 2623-III, постанову Кабінету Міністрів України «Про концепцію державної промислової політики» від 29.02.1996 р. № 272- суднобудування визнано пріоритетною галуззю економіки. Рівень розвитку суднобудування як галузі промисловості, що інтегрує у своїй продукції результати діяльності великої кількості суміжних галузей національної економіки, є для будь-якої країни показником її науково-технічного розвитку та промислового потенціалу [4].

Основними напрямами правової політики регулювання інтеграції господарської діяльності у сфері суднобудування в умовах майже повної приватизації підприємств промисловості є забезпечення зростання обсягів виробництва конкурентоспроможної інноваційної продукції, а також забезпечення повного циклу виробництва суден як кінцевої продукції національними виробниками [5].

У сучасних умовах судноремонт стає основним напрямом діяльності суднобудівних підприємств. Але законодавець не поширює на нього положення Закону України «Про заходи державної підтримки суднобудівної

промисловості в Україні», що негативно позначається на конкурентоспроможності вітчизняних судноремонтних підприємств [6].

Слід зазначити, що в існуючих умовах об'єктивно необхідним є посилення державного регулювання господарських відносин у сфері суднобудівної промисловості, насамперед, запровадження цілісної системи програмування її розвитку та постійної модифікації засобів господарсько-правового регулювання у процесі виконання таких програм. Актуальним завданням є виведення організаційно-господарських відносин з підприємствами галузі на новий рівень: інтеграції [7].

Інтеграція являє собою об'єктивний процес, інтенсивно протікає у світовій і національній економіці в умовах глобалізації, пов'язаний з необхідністю посилення економічної взаємодії її учасників. Інтеграція дозволяє консолідувати зусилля компаній на розробці загальної стратегії, на підтримці та просуванні продукту, впровадженні нових технологій, що в свою чергу призводить до підвищення конкурентоспроможності підприємств.

Важливим чинником підвищення ефективності та конкурентоспроможності національної економіки є розвиток взаємовигідних науково-технічних, виробничих і торгових зв'язків, що формуються за допомогою корпоративних об'єднань. Переважання на ринку економічної потужності найбільших корпорацій є типовим для всіх розвинених країн. Навколо таких корпорацій нерідко розгортається ціла мережа підприємств малого та середнього бізнесу, пов'язаних з головною компанією договірними і контрактними відносинами, що створює для цих підприємств можливості сталого розвитку. Ці інтегральні структури додають національній економіці стійкість і динамізм, забезпечують конкурентоспроможність національної продукції на світовому ринку [8].

Слід зауважити, що організаційні форми об'єднання компаній розвиваються, еволюціонують, при цьому виникаючі організаційні форми не витісняють попередні види інтеграції компаній, а доповнюють їх. Відбувається розширення різноманіття форм інтеграції, межі між якими є досить розпливчастими, а характер взаємозв'язків між компаніями стає все більш складним і вельми тонким [5].

Аналіз сучасних форм об'єднань, в основі яких лежать інтеграційні процеси, дозволяє узагальнити і систематизувати їх на основі уточнених класифікаційних ознак. Формування потужних компаній і бізнес-груп, які забезпечують Україні активну роль у виробництві і розподілі світової доданої вартості, - одне зі стратегічних завдань інституційних перетворень у вітчизняній економіці. Інтеграція та модернізація є на даному етапі найважливішою основою структуризації економіки, забезпечення взаємодії суб'єктів господарської діяльності, а тому повинні виступати ключовими орієнтирами при стратегічному обґрунтуванні шляхів розвитку суспільства, держави та її регіональних структур.

До висновку про посилення інтеграції та взаємодії держави та економіки призводить аналіз причин і наслідків фінансово-економічної кризи. Досвід показує, що вирішити проблеми реструктуризації відтворення можливе на базі стратегії модернізації економіки при чіткому визначенні ролі і функцій держави - з одного боку, підприємств і корпорацій - з іншого [3].

Орієнтація економічної політики на посилення інтеграції, в тому числі і за участю держави, є важливим етапом розвитку економіки та обумовлена не тільки впливом кризи, а й такими обставинами і аргументами на користь неї:

- необхідність прискореного розвитку шостого технологічного укладу;
- посилення ролі інновацій у промисловості і перехід української економіки на інноваційний шлях розвитку;
- енерго-сировинна орієнтація економіки, що склалася. Формування конкурентоспроможної моделі змішаної економіки дає можливість замінити сировинну модель;
- технологічна відсталість галузей промисловості;
- послаблення коопераційних зв'язків, що ускладнює контроль над ключовими ланками виробничо-збутового циклу;
- можливість перетворення участі держави в корпоративному капіталі на інструмент реалізації національних економічних інтересів;
- практика розвинених країн Європи демонструє численні приклади державно-корпоративного партнерства. Наявність подібних заходів підтримки здатне знизити численні інвестиційні та кон'юнктурні ризики до прийняттого рівня [8].

Сутність інтеграції розглядається, як найважливіший фактор розвитку економіки і необхідна умова економічного зростання суднобудівної промисловості. Вивчення цього питання показує, що на користь створення корпорацій свідчиться найбільше забезпечення підприємств фінансовими ресурсами, що особливо важливо в умовах нестабільного господарського середовища, що динамічно розвивається, з одного боку, та отримання синергічного ефекту (тобто взаємодоповнююча дія активів двох або декількох підприємств, сукупний результат якого набагато перевищує суму результатів дій цих компаній) від такого об'єднання - з іншого [9].

Синергічний ефект, у даному випадку, може виникнути завдяки економії, обумовленої масштабами діяльності, комбінування взаємодоповнюючих ресурсів, фінансової економії за рахунок зниження транзакційних витрат, зростання ринкової потужності через зниження конкуренції, взаємодоповнюваності в області науково-дослідних та науково-конструкторських робіт [8].

Як показав аналіз, для промисловості України характерна висока ступінь концентрації виробництва, оскільки в минулому здійснювалася орієнтація на створення великих підприємств. Закономірність процесу концентрації виробництва зумовлена тим, що велике виробництво має цілий ряд переваг перед дрібним. Економічний ефект концентрації виробництва полягає в поліпшенні техніко-економічних показників виготовлення продукції в результаті збільшення розмірів виробництва і підприємств. Консолідація великих виробничих потужностей, матеріальних і трудових ресурсів

дозволяє більш ефективно і економічно використовувати основні елементи виробництва: обладнання, сировину та матеріали, працю і на цій основі підвищити її продуктивність і знизити собівартість продукції [10].

Таким чином, для України створення високоінтегрованих структур з максимально легким перетіканням технологій, кваліфікованих кадрів і капіталу набуває винятково важливого значення. Це обумовлюється тим, що в результаті приватизації і децентралізації управління науково-технічний потенціал країни не адаптувався до нових умов господарювання, а це може призвести до втрати можливостей економічного зростання. У зв'язку з цим, структурна перебудова промисловості та сучасний підхід до її модернізації пов'язані з переходом російської економіки на інноваційний шлях розвитку.

З показників аналізу вбачається, що економічний потенціал підприємств суднобудівно-судноремонтного комплексу в цілому характеризується зниженням коефіцієнта оновлення основних фондів та збільшенням ступеня їх зношеності, недостатнім використанням у виробництві нових сучасних технологій, що не дозволяє підприємствам підвищувати конкурентоспроможність, технічний рівень виробництва і підвищувати якість своєї продукції [11].

Моніторинг завдань, що стоять перед суднобудуванням, показують необхідність його модернізації відповідно до вимог часу. Тривалі терміни експлуатації обладнання призвели до необхідності технічного переоснащення та оновлення окремих об'єктів суднобудівного комплексу, так як робота з виконання замовлень вимагає застосування сучасних технологій. Реалізація концепції модернізації дозволить підвищити рівень конкурентоспроможності суднобудування за рахунок виведення його технологічних можливостей на рівень світових, тобто збільшити продуктивність праці і відповідно знизити собівартість, скоротити терміни будівництва кораблів і суден. У зв'язку з цим потрібне розширення кооперації та інтеграції суднобудівних підприємств, а також пошук стратегічних інвесторів з метою забезпечення планомірного розвитку в довгостроковому періоді [12].

Враховуючи високу загальнодержавну значимість суднобудівної промисловості України, а також масштаби і глибину системної проблеми, один з головних напрямків розвитку економіки - це інституційні перетворення, необхідні для інноваційного розвитку. Розвиток суднобудування і судноремонту відбуватиметься на базі існуючого суднобудівного комплексу. Корпоративна модернізація галузі повинна передбачати можливість вступу підприємств галузі в альянси і великі вертикально інтегровані структури за участю українських або світових лідерів галузі. При прийнятті політики переходу на корпусне суднобудування і реалізацію офшорних замовлень, як показує світовий досвід, суднобудівним підприємствам для забезпечення власної конкурентоспроможності буде потрібне входження до складу «повнокомплектних» компаній. Іншим варіантом посилення галузі є тісна горизонтальна інтеграція підприємств всередині кластера [13].

Аналіз та узагальнення існуючих тенденцій об'єднання промислових підприємств в галузі дозволяють припустити, що інтеграція суднобудівних та судноремонтних компаній в асоціативний холдинг являє собою найбільш перспективний напрямок партнерства. Асоціативний холдинг є стратегічною формою неформальної корпоративної взаємодії господарюючих суб'єктів, що допускає їх інтеграцію в єдину корпоративну структуру без втрати ними господарської самостійності. Усередині цього інтегрованого створення при необхідності можуть виникати і діяти стратегічні альянси [14].

Організаційно-економічний механізм управління структурними перетвореннями в галузі повинен відповідати цілям, особливостям і умовам розвитку регіонального суднобудування. Тому формування механізму повинно розглядатися, як процес управління об'єднанням підприємств суднобудування і представляти собою послідовність етапів формування інтегрованих структур в суднобудівно-судноремонтної промисловості. Алгоритм прийняття рішень про створення асоціативного холдингу такий, як віртуальна

організація. Запропоновані етапи механізму формування інтегрованих структур дозволяють не тільки визначити мету їх створення та функціонування, встановити сформовані взаємозв'язку, а й оцінити можливості практичного вирішення наявних проблем у суднобудівно-судноремонтному секторі [8].

Управління холдингом, як єдиним механізмом у відповідності до виробленої місії і програми організаційно-економічного розвитку можливе за умови високого рівня централізації функцій управління. Це дозволить забезпечити консолідацію основних ресурсів суднобудівно-судноремонтного холдингу на стратегічних напрямках розвитку, в більшому ступені, що відповідають за ріст бізнесу, капіталізацію його активів. У зв'язку з цим ключовим елементом асоціативного холдингу є керуюча компанія, яка грає координуючу і системоутворюючу роль. Основною метою керуючої компанії суднобудівно-судноремонтного комплексу - досягнення ефекту синергії від діяльності бізнес-одиниць [6].

В останні роки суднобудівні галузі багатьох країн продовжують розвиватися разом із зростанням обсягів світових вантажоперевезень і прагненням компаній - перевізників збільшувати і модернізувати свій флот. Виникла і розвиваюча останнім часом глобалізація національних економік стимулює стабільне і впевнене зростання обсягів перевезень морським і водним транспортом, вилову риби, морепродуктів, що створює в довгостроковій перспективі зростаючий попит на нові судна. Як показує практика, світові ринки суднобудування є стратегічно перспективними і вимагають новітніх технологічних рішень і типів суден [4].

Світова практика показала, що просто займатися суднобудуванням, як фінальної зборкою, безперспективно. І всі країни, які досягли успіхів у своєму національному суднобудуванні, вирішували завдання вибудовування всього ланцюжка - від виробництва комплектуючих і складних систем до виробництва судна. Плани корпорації на Україні полягають у створенні спільних підприємств з місцевими партнерами, а також з «потенційно цікавими підприємствами», що виробляють комплектуючі, судові газотурбінні установки і техніку, яка є унікальною і в якій напрацьований і збережений потужний науково-технічний потенціал [15].

За прогнозами експертів, потенційні можливості українського суднобудування дозволяють йому зайняти, як мінімум сьоме місце в рейтингу суднобудівних країн світу. Сьогодні в Україні можуть бути створені сприятливі умови для залучення інвестицій у суднобудівельну галузь за рахунок списання з підприємств боргів, забезпечення їм умов для створення оборотних коштів, надання ряду податкових і митних пільг шляхом запровадження спеціального економічного режиму функціонування суднобудівної промисловості. Модернізація суднобудування і встановлення ефективних форм міжнародної співпраці дозволять зменшити розрив у відставанні від країн-сусідів.

Кінцева продукція українського суднобудування (судна, кораблі, газові турбіни та інші механізми, пристрої та обладнання) є конкурентно-спроможною на міжнародних ринках. На це, зокрема, вказує збереження високої частки експорту в кінцевій продукції суднобудування навіть в останні роки. Україна, що має досить сприятливі природні умови і необхідний потенціал, здатна відновити досить потужне суднобудування. Суднобудування є базовою складовою морської індустрії - кластеру з колосальними можливостями прискорення соціально-економічного розвитку та зміцнення оборони України [16].

Міністерством економіки України у вересні 2008р. була розроблена концепція створення кластерів в країні і відповідно був підготовлений проект розпорядження Кабінету Міністрів за її твердженням. Метою даної концепції є визначення загальних принципів створення, функціонування та розвитку кластерів, як виробничих структур нової формації на відміну від асоціацій, корпорацій, консорціумів, концернів. Невід'ємною частиною кластерного виробництва є його інноваційність, постійне

вдосконалення продукції, що випускається та інтеграція підприємств [17]. У той же час світова практика показує, що на сьогоднішній день тільки величезні корпорації можуть дозволити собі повну модернізацію, реінжиніринг або сучасне переоснащення виробництва.

Необхідна інтеграція підприємств суднобудування, яка дозволить здійснити завдання модернізації та інноваційного розвитку, випуску конкурентоспроможної продукції та повноцінного завантаження висококваліфікованих кадрів [10].

З цих позицій ідея створення суднобудівного російсько-українського кластера правомірна і в разі її реалізації сприяла б вирішенню більшості з зазначених проблем. Однак, для початку повинні бути розроблені і схвалені відповідні міждержавні інтеграційні угоди і програмні документи, реалізація яких забезпечить збереження існуючих, розвиток і впровадження нових виробничих технологій у суднобудуванні; технологічну модернізацію і створення виробничих потужностей, необхідних для розробки та виробництва конкурентоспроможної продукції, проведення експериментальних робіт у галузі суднобудування; збереження і розвиток кадрового потенціалу галузі; додаткові надходження до державного бюджету, в тому числі за рахунок збільшення обсягів експорту продукції суднобудування [18].

Ефект інтегрованої корпоративної структури в суднобудівно-судноремонтної промисловості - це стратегічні переваги, які виникають при об'єднанні підприємств у рамках єдиної структури, що призводить до збільшення ринкової вартості корпоративного створення. Джерелами ефекту можуть бути:

- зниження операційних витрат;
- зниження фінансових ризиків;
- збільшення ефективності управління;
- поліпшення конкурентної позиції;
- прирощення прибутку в грошовому вираженні [9].

Висновки. Таким чином:

1. Відновлення трудового потенціалу суднобудування можливо при поверненні до будівництва повнокомплектних сучасних суден великих і середніх розмірів, а суднобудівної галузі України необхідно чітко визначити свою нішу на глобальному ринку і розробити стратегію розвитку.

2. Державним органам і представникам бізнесу слід почати спільні дії з розвитку мережі споріднених і підтримуючих підприємств, стимулювання НДДКР, а представникам підприємств суднобудування, органам державної влади та навчальним закладам необхідно консолідувати зусилля для вирішення існуючих проблем та провести гармонізацію митного кодексу із застосуванням взаємних преференцій, елементів лояльності у двосторонньому форматі.

3. Обґрунтуванням переваг інтеграції підприємств суднобудівно-ремонтної промисловості регіону є механізми утворення синергійного ефекту для підприємств, що входять до асоціативного холдингу. Механізм спільного використання ресурсів передбачає більш ефективне використання та розподіл наявного виробничого потенціалу у членів асоціативного холдингу шляхом оптимізації його завантаження та використання виникаючих резервів всіма членами холдингу і відповідного розподілу витрат по його відновленню на всіх користувачів.

4. Спільне використання виробничих ресурсів передбачає наявність прибутку у кожного учасника асоціативного холдингу. Власник резерву матеріально-виробничого ресурсу, реалізуючи його іншим учасникам холдингу, отримує можливість зниження витрат з його зберігання, збільшення оборотних коштів, збільшення швидкості обороту коштів, що зумовлює прибуток з урахуванням реалізації матеріально-виробничого ресурсу за внутрішньокорпоративними цінами.

5. Спільне використання трудових ресурсів учасниками асоціативного холдингу передбачає вирішення проблеми нестачі висококваліфікованих кадрів суднобудівно-

судноремонтної галузі регіону в результаті тимчасового переміщення резерву промислово-виробничого персоналу, що утворився в одного учасника асоціативного холдингу до іншого.

Література:

1. Горбонос Ф.В. Теоретичні засади та зміст кооперації: Економіка підприємств / Ф.В. Горбонос.- Львів, 2005.- 362с.
2. Вернер Н. Выплывать надо вместе: [Электронный ресурс] / Н. Вернер, О. Волошин, М. Мореходов // Эксперт. – 2008. – № 16. – Режим доступа : <http://www.expert.ua/articles/16/0/5413/>.
3. Беглиця В.П. Інституціональні важелі регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції/ В.П. Беглиця.- [Електронний ресурс].- Режим доступу до сайту: www.irbis-nbu.gov.ua/cgi.../cgii_rbis_64.exe?..
4. Логачев С. И. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития / С.И. Логачев, В.В. Чугунов // СПб.- Судостроение, 2009. – 312 с.
5. Віхров О. П. Організаційно-господарські правовідносини / О.П. Віхров. – К., 2008. – 512 с.
6. Александров В.Л. Судостроительное предприятие в условиях рынка: проблемы адаптации и развития [Текст]/ В.Л. Александров, А.В. Перельгин, В.Ф. Соколов. - СПб.: Судостроение, 2003.- 424с.
7. Письмена К.С. Шляхи розвитку господарського законодавства у суднобудівному секторі промисловості України / К.С. Письмена // Вісник Національної юридичної академії ім.Я.Мудрого.- 2009р. - № 11. - С 69-73
8. Орлова Е.А. Организационно-экономический механизм формирования корпоративных образований в судостроительно-судоремонтном комплексе / Е.А. Орлова. - [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://dis.podelise.ru/text/index-3700.html?page=2>
9. Орлова Е.А. Тенденции интеграции в судостроительно-судоремонтной промышленности Астраханской области [Текст] / Е.А. Орлова // Взаимодействие реального и финансового сектора: проблемы и перспективы: Международная научно-практическая конференция, 15-16 мая 2009 г.: сб. науч. ст. / ФГОУ ВПО «Астраханский государственный технический университет»; [отв. ред. Е.М. Григорьева]. – Астрахань: ГП Издательско-полиграфический комплекс «Волга», 2009. – 235 с.: ил.
10. Пашко Д.В. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Д.В. Пашко// Журнал «Економічні науки». - 2010.- № 4.-С.53 – 55.
11. Мілейко І. Дефекти законодавчого забезпечення функціонування промислової політики держави / І. Мілейко // Підприємництво, господарство і право. –2005. – № 12. – С. 96–99
12. Письменна К.С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту / К.С. Письменна.-Харків: Видавництво «ФІНН», 2009.- 184с.
13. Національна політика в галузі судноплавства і судноремонту та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] : (доповідь президента АСУ В. М. Гуреєва на загальних зборах Асоціації суднобудівників України “Укрсудпром” 17.05.2006 р.) / Гуреєв В. М. – К., 2009. – Режим доступу : <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=212>.
14. Орлова Е.А. Участие государства и регионов в создании интегрированных структур в судостроительной промышленности [Текст]/Е.А. Орлова//Экономика России: XXI век: междунар. сборник науч. трудов/Под общ. ред. проф. О.И. Кирикова. – Выпуск 12. – Воронеж: ВГПУ, 2008. – 264 с.
15. Россия и Украина построят судостроительный кластер. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ukrrudprom.ua/news/OSK_planiruet_sozdatediniy_rossiyskoukrainskiy_sudostroitelniy_.html

16. Кинах А. Судостроение Украины: нужны эффективные стимулы/ А. Кинах // Судостроение и судоремонт.- 2005.-№2 (11). – С.3-5.

17. Федулова Л.И. Возможности и условия формирования интеграционных связей в области судостроения России и Украины / Л.И. Федулова.- [Электронный ресурс] Режим доступа: www.ecfor.ru/pdf.php?id=2012/3/05

18. Пашин В. М. Судостроение – проблемы и перспективы / В.М. Пашин.- [Электронный ресурс].- Режим доступа к сайту: <http://shipbuilding.ru/rus/overviews/building/>

Хачатуров Э.Б. Правовое регулирование интеграции судостроительных предприятий.

Для дальнейшего роста экономической эффективности судостроительной промышленности требуется внедрение более четких и жестких мер объединения производственных отношений – это есть интеграция предприятий для совместной деятельности в единой хозяйствующей структуре. Она представляет собой объективный процесс мировой и национальной экономики в условиях глобализации и позволяет консолидировать усилия предприятий по производству конкуренто-способности продукции судостроения.

Ключевые слова: судостроение, объединения предприятий, институты регулирования, режимы хозяйствования, интеграция, правовые условия.

Khachaturov E.B. Legal regulation of integration shipbuilding enterprises

For further growth of economic efficiency of the ship building industry requires the introduction of a clear and strict measures of union relations of production - it is the integration of the enterprises to work together in a single economic structure. It is an objective process of the world and national economies in a globalizing world and allows enterprises to consolidate efforts for the production of the competitiveness of shipbuilding production .

Key words : shipbuilding, business union, regulatory institutions, modes of management, integration, legal conditions.