

## ОСОБЕННОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОРПОРАЦИЙ КАК ОБЪЕКТОВ КОРПОРАТИВНОГО КОНТРОЛЯ

Милявский М. Ю., Кулиш А. С., Коробка И. С.

Представлено определение специфики организации корпоративного управления машиностроительным предприятием и особенности формирования корпоративного машиностроительного сектора. Охарактеризованы условия формирования стратегии корпоративного контроля деятельности предприятий машиностроительной отрасли. Рассмотрены отличия машиностроительной корпорации от машиностроительного предприятия. Раскрыты экономические принципы и состав процесса корпоративного контроля деятельности предприятий машиностроительной отрасли. Возможности использования контроля корпоративной культуры, для увеличения эффективности функционирования корпорации, как главного условия реализации экономических интересов собственников.

Представлено визначення специфіки організації корпоративного управління машинобудівним підприємством і особливості формування корпоративного машинобудівного сектора. Охарактеризовані умови формування стратегії корпоративного контролю діяльності підприємств машинобудівної галузі. Розглянуто відмінності машинобудівної корпорації від машинобудівного підприємства. Розкрито економічні принципи і склад процесу корпоративного контролю діяльності підприємств машинобудівної галузі. Можливості використання контролю корпоративної культури, для збільшення ефективності функціонування корпорації, як головної умови реалізації економічних інтересів власників.

Presents the definition of the specificity of the organization of corporate governance engineering company and peculiarities of formation of corporate engineering sector. Shows the characteristics of the formation of the strategy of corporate control activity of the enterprises of machine-building industry. The differences of the machine-building Corporation from the engineering enterprise. Disclosed economic principles, composition, and process for corporate control activity of the enterprises of machine-building industry. What makes the control of the corporate culture, to increase the efficiency of the operation of the Corporation, as the main condition for the realization of economic interests of the owners.

Милявский М. Ю.

Кулиш А. С.

Коробка И. С.

канд. экон. наук, доц. каф. УиА ДГМА

[mgm1978@ukr.net](mailto:mgm1978@ukr.net)

студент ДГМА

студент ДГМА

ДГМА – Донбасская государственная машиностроительная академия, г. Краматорск.

УДК: 330.342.2

Милявский М. Ю., Кулиш А. С., Коробка И. С.

## ОСОБЕННОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОРПОРАЦИЙ КАК ОБЪЕКТОВ КОРПОРАТИВНОГО КОНТРОЛЯ

Машиностроение – важнейшая отрасль промышленности развитых стран мира и уровень ее развития является показателем экономического развития. Машиностроительный комплекс – это совокупность отраслей промышленности, которые производят машины и оборудование для нужд национального хозяйства. С учетом видов специализации в машиностроении и особенностей технологических процессов отраслевая структура машиностроения содержит: тяжелое, общее, среднее машиностроение; производство точных механизмов; производство приборов и инструментов; производство металлических изделий и заготовок; ремонт машин и оборудования.

Развитие машиностроительного комплекса имеет определенную историю. Машиностроение Украины возникло еще в середине XIX века. Наличие металла, выгодное транспортно-географическое положение, высокая концентрация сельскохозяйственного производства способствовали развитию тяжелого, транспортного и сельскохозяйственного машиностроения. В бывшем СССР была создана система производства и технического обслуживания в большинстве отраслей народного хозяйства, к которой принадлежала и машиностроительная отрасль. В 1990 доля продукции машиностроения составляла 30 % всего промышленного производства. Важное место в машиностроительном комплексе занимали производства ВПК, которые изготовляли 40 % общей стоимости продукции машиностроения Украины и примерно столько же процентов стоимости продукции ВПК бывшего СССР. В 1990 Украина обеспечивала в структуре производства бывшего СССР: 45 % металлургического оборудования, 97 % магистральных тепловозов, почти 50 % грузовых вагонов и цистерн, 26 % продукции сельскохозяйственного машиностроения.

Тяжелое машиностроение включает производства металлургического, горно-шахтного, подъемно-транспортного и энергетического оборудования. Предприятия тяжелого машиностроения характеризуются полным производственным циклом и выпускают продукцию небольшими сериями, а часть – индивидуальными.

В структуре общего машиностроения ведущее место занимает транспортное и сельскохозяйственное машиностроение, производство промышленного и строительного оборудования. Предприятия общего машиностроения ориентируются в своем развитии на потребителя готовой продукции и сырьевой фактор. Это приводит серийный характер производства и кооперирования предприятий общего машиностроения с ремонтными предприятиями. Отрасли среднего, точного машиностроения, производства приборов и инструментов характеризуются узловой специализацией и ориентированы на потребителей с высокой технической культурой.

Характеристика промышленных предприятий как объектов корпоративного контроля приведена в монографии С. В. Богачева «Фондовые методы развития промышленных корпораций: вопросы теории и практики» [1], где определено капиталобразующую функцию промышленных корпораций с позиций внутреннего и внешнего финансирования их деятельности. В монографии также приведен фондовый механизм финансирования промышленных корпораций и охарактеризованы методы моделирования их дивидендной политики. Но отсутствуют механизмы проверки соблюдения корпоративных прав работающих собственников в практике корпоративного управления промышленными корпорациями.

В монографии Г. Астаповой [2] критически проанализированы сформированные концепции корпоративного управления, которые ориентированы на внедрение методологии практического маркетинга. Сделан вывод, что современные корпорации Украины еще не имеют

экономико-правовой основы реальной реализации права собственности, которая способна активизировать возможности внедрения зарубежных маркетинговых стратегий в отечественную практику управления предприятиями. Когда идет речь о том, что зарубежные производители продукции машиностроения создали качественную сервисную сеть производства, обслуживания и ремонта, то надо отметить специфику отношений собственности в сфере работы производителей. Итак, зарубежные производители – это корпоративные или частные структуры, функционирующие на свой страх и риск, один на один с рынком, поэтому непосредственно отвечают за техническое состояние продукции и обеспечивают ее пригодность для дальнейшей эксплуатации. В противном случае эти производители просто перестанут существовать как участники рынка.

Таким образом, осуществление стратегических мер по обеспечению эффективности деятельности машиностроительных предприятий связано с действием фактора отношений собственности на капитал и средства производства. Машиностроительный комплекс Украины, как и большинство отраслей народного хозяйства, находится в ситуации, при которой государство как субъект собственности уже финансово не способно удерживать и обеспечивать неэффективные предприятия со значительным материально-техническим обеспечением и кадровым потенциалом. Поэтому процессы разгосударствления предприятий машиностроения активизировались как последствия объективной экономической необходимости. В результате в структуре машиностроительных предприятий доминирующие позиции принадлежат субъектам коллективной собственности, т. е. корпорациям в виде хозяйственных обществ и хозяйственных объединений, среди которых еще весомым остается количество корпораций с долей государства в уставном капитале [3].

Целью статьи является определение специфики организации корпоративного управления машиностроительным предприятием и особенности формирования корпоративного машиностроительного сектора.

Задачи:

- характеристика условий формирования стратегии корпоративного контроля деятельности предприятий машиностроительной отрасли;
- определение различий машиностроительной корпорации от машиностроительного предприятия;
- раскрытие экономических принципов и состав процесса корпоративного контроля деятельности предприятий машиностроительной отрасли.

Отрасли машиностроения по состоянию на 01.01.2014 г. насчитывают более 1000 предприятий различных форм собственности и назначения. В условиях развития машиностроения в Украине удалось после 1991 сохранить производственный потенциал, также квалифицированные кадры, коммерческие связи с предприятиями других отраслей, научно-техническими центрами в Украине и за ее пределами. Но современные предприятия общего машиностроения нуждаются в иностранных инвестициях и использования передовых технологий (особенно это касается транспортного машиностроения).

В условиях административно-командной системы хозяйствования не ставились и не решались организационно-управленческие вопросы структурной перестройки системы ремонта, технической эксплуатации основных фондов, сервисного обслуживания транспортных средств, сельскохозяйственной техники и оборудования после продажи, эффективности эксплуатации и ремонта при различных уровнях подчиненности этих предприятий, не говоря уже о возможности отнесения их к различным формам собственности [4].

После распада СССР процесс перехода машиностроительных предприятий Украины к рыночным отношениям требует решения проблем реструктуризации производства, создания системы эффективной организации хозяйственных отношений. Частично на общегосударственном уровне указанная проблема решена. Как известно, в Украине были созданы

Министерства промышленной политики Украины, в состав которых вошли не только предприятия – производители, а и предприятия по проектированию, организации опытно-конструкторских работ, экспериментальных разработок, испытаний новой техники.

В период, сначала в СССР, а затем и в Украине развивался подход разъединения ведомственного подчинения государственных предприятий как единого хозяйственного комплекса, в мировой практике была сформирована другая стратегия – стратегия экономической ответственности производителя готовой машиностроительной продукции. Реализация данной стратегии в экономической деятельности получила эффективный результат – готовую систему практического маркетинга в машиностроительном комплексе.

Главная причина невозможности использования указанной стратегии управления развитием машиностроительного комплекса в Украине связана с тем, что в условиях монополизации и замкнутости экономики, сформированного «диктата» производителя, действия системы государственного распределения продукции по потребителям, которые в свою очередь, не имели права самостоятельного выбора производителя, так как не выплачивали стоимость поставляемой новой техники. Таким образом, потребитель был вынужден брать ту технику, которую ему предлагал монополист – производитель и решать задачи по ее эффективному использованию. Существенного влияния на качество продукции производителя потребитель осуществить не мог, поскольку не имел выбора производителя и финансовых ресурсов [5].

Зарубежная стратегия соответствия производителя основывается на принципе рыночной конкуренции (право выбора) и финансовой независимости потребителя. Оба фактора отсутствуют в условиях государственной собственности. Заинтересованность государства как субъекта экономической деятельности в достижении эффекта способствует поддержанию производителя – монополиста, который тоже является субъектом государственной собственности. А обязать потребителя, который тоже является субъектом государственной собственности, принять ненужную или некачественную продукцию можно путем принятия государством функций плательщика. Таким образом, ответственность возлагалась на потребителя, который обязан эффективно использовать продукцию, которая предоставлена ему как бы бесплатно. В результате проблемы повышения качества продукции, надежности, долговечности, улучшения дизайна, обеспечения наличия комплекса потребительских свойств стали вторичными задачами, которые решались чисто административным путем.

Такая ситуация была типичной в условиях абсолютного права государственной собственности. Процессы разгосударствления экономики, создания коллективных и частных предприятий определили принципиально иные подходы к организации отношений между предприятиями, которые являются составными элементами машиностроительного комплекса Украины. Влияние изменения отношений собственности на формирование новых условий функционирования предприятий, когда ключевыми факторами развития возникают конкуренция и коммерческий расчет, связанный с реформированием системы управления.

Ряд авторов определяет в качестве направлений совершенствования системы управления развитием машиностроительных предприятий корпоративного типа активизацию методов практического маркетинга, которые способны существенно улучшить результаты операционной деятельности. Но снова не отличаются условия и ожидаемые результаты маркетинговой деятельности корпораций и государственных предприятий [6].

Отличие машиностроительной корпорации от машиностроительного предприятия иной формы собственности связано с распределением чистой прибыли. Решение о распределении прибыли принимается собственниками предприятия в процессе общего собрания. Чистая прибыль предприятия распределяется на прибыль на потребление и капитализированную прибыль (на развитие). Распределение прибыли ведется на доли, которые устанавливаются собственниками в зависимости от их желания, которое может предусматривать дальнейшее развитие корпорации или удовлетворения собственных потребностей за счет доходов на вложенный капитал.

В первом случае, владельцы распределяют чистую прибыль преимущественно в сторону капитализации и на основе прибыли формируется фонд производственного развития, резервный фонд, фонд самострахования и фонд обновления основных средств. В случае заинтересованности собственников в дополнительных денежных доходах в структуре чистой прибыли, которая попадает под распределение, усиливается удельный вес фондов потребления, к которым относятся фонд материального поощрения и дивидендный фонд. Именно средства дивидендного фонда попадают под распределение между собственниками корпорации в зависимости от размера корпоративных частиц и отображают соблюдения корпоративных прав. Итак, формирование и использование дивидендного фонда возможно только в условиях корпораций. Таким образом, можно определить два показателя, которые возникают объектами корпоративного контроля. Во-первых, это часть чистой прибыли – величина дивидендного фонда; во-вторых, это удельный вес дивидендного фонда в общей сумме чистой прибыли [7].

Поскольку чистая прибыль является основным источником формирования дивидендного фонда, то задачей корпоративного контроля является исследование каждого этапа создания конечного финансового результата. Таким образом, корпоративный контроль исследует формирование налогооблагаемой прибыли, прибыли от обычной деятельности и прибыли от операционной деятельности.

Поскольку финансовой основой формирования корпоративных отношений является собственный капитал корпорации, то необходимо выявить изменения, в которых они выступают элементами корпоративного контроля. Как известно, собственный капитал корпорации содержит уставный капитал, резервный капитал, нераспределенную чистую прибыль, дополнительно вложенный (субординированный) капитал. Уставный капитал корпорации является финансовой базой ее развития и состоит из добровольных взносов учредителей или формируется на основе приватизации целостного имущественного комплекса государственного предприятия. Учредители имеют право изменять (увеличивать или уменьшать) размер уставного капитала [8]. Увеличение уставного (составленного) капитала может быть осуществлено лишь после внесения полностью всеми участниками своих вкладов кроме случаев, предусмотренных законом Украины. Уменьшение уставного (составленного) капитала при наличии возражений кредиторов общества не допускается [9].

В формировании уставного капитала машиностроительной корпорации учредителями выступают любые физические или юридические лица, которые после государственной регистрации приобретают корпоративные права в виде акций или имущественных паев. В случае приватизации имущества государственного машиностроительного предприятия, как правило, по приказу ФГИ Украины регистрируется корпорация в виде АО или ООО, а ее акции или паи размещаются согласно плану приватизации. Также возможно создание корпорации по инициативе трудового коллектива, когда список будущих владельцев формируется до перерегистрации предприятия и к разработке плана приватизации.

Процесс корпоративного контроля охватывает исследование условий формирования корпоративных прав каждого участника приватизации и охватывает следующие процедуры:

- соблюдение согласованности доли каждого участника приватизации согласно плану приватизации;
- определение доли каждого участника по единой методике;
- реализация методов перераспределения паевых фондов участников – работников;
- обеспечения выполнения обязательств корпорации перед владельцами, если это предусмотрено уставом.

Полномочия системы корпоративного контроля и степень действенности зависит от сложившихся владельцами корпоративных долей, которые предоставляют соответствующий статус корпоративных участников:

а) крупные инвесторы, которые контролируют значительную часть уставного фонда корпорации (более 25 %), что дает им право оказывать существенное влияние на финансово-хозяйственную деятельность;

б) мелкие инвесторы, которые имеют небольшие доли в уставном фонде корпорации, следовательно, их влияние находится в зависимости от их числа.

## ВЫВОДЫ

Особенность машиностроительных корпораций как объектов корпоративного контроля связаны с тем, что экономической предпосылкой развития корпоративного машиностроительного сектора выступает приватизация имущества предприятий, форма, способы, качество и эффективность проведения которой обеспечивают формирование системы корпоративного контроля. По результатам приватизации создана система корпоративного управления машиностроительным предприятием, сформирована институциональная основа корпоративного контроля, но не обеспечены предпосылки его эффективности. Процесс корпоративного контроля охватывает исследование условий формирования корпоративных прав каждого участника приватизации имущества машиностроительного предприятия. И содержит следующие процедуры: соблюдение согласованности доли каждого участника приватизации согласно плану приватизации; определение доли каждого участника по единой методике; реализация методов перераспределения паевых фондов участников-работников; соблюдение требований относительно отчуждения и погашения, корпоративных прав; обеспечения выполнения обязательств корпорации перед собственниками. Вместе с тем, как элемент системы корпоративного управления контроль выполняет задачу дальнейшего обеспечения эффективности функционирования корпораций, поскольку это выступает главным условием реализации экономических интересов собственников.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Богачёв С. В. *Фондовые методы развития промышленных корпораций: вопросы теории и практики: монография* / С. В. Богачёв. – НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2002. – 294 с.
2. Астапова Г. В. *Корпоративное управление и корпоративные финансы в условиях трансформационной экономики : монография* / Г. В. Астапова. – Донецк, ИЭП НАН Украины, 2004 – 191 с.
3. Берсуцкий Я. Г. *Экономико-математическое моделирование в управлении предприятием* / Я. Г. Берсуцкий, А. Я. Берсуцкий // *Экономика промышленности. Экономика Украины на пороге третьего тысячелетия: сб. науч. тр.* – НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. АО «НКМЗ». – Донецк, 2000. – С. 289–295.
4. Подреза С. М. *Экономический механизм реформирования и развития ремонтного производства Украины* / С. М. Подреза – К. : Ин-т экономики НАН Украины, 2003. – 179 с.
5. *Промышленный и авиационный маркетинг. Учебник.* / С. М. Подреза, С. Е. Петропавловская, А. А. Радченко, А. С. Гурина. – К., 2005. – 376 с.
6. Шилепницкий П. И. *Реформирование организационной структуры управления машиностроительным предприятием* / П. И. Шилепницкий // *Региональная экономика.* – 2001. – № 2. – С. 105–112.
7. Щелкунов В. И. *Стратегия функционирования предприятия в условиях активного влияния внешней среды* / В. И. Щелкунов, А. И. Захаров – К. : Наук. мысль, 2000. – 144 с.
8. Закон Украины от 19 сентября 1991 года №1576-ХІІ «О хозяйственных обществах»
9. Часть четвертая статьи 16 в редакции Закона Украины от 23.09.2010 г. N 2555-VІ
10. Мiлявський М. Ю. *Корпоративна безпека в механізмі управління машинобудівними підприємствами* / М. Ю. Мiлявський // *Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр.* – К.: НАУ, 2010. – Вип. 33. – С. 25–29.
11. Мiлявський М. Ю. *Сучасні теоретичні підходи щодо організації корпоративного контролю в умовах машинобудівних корпорацій* / М. Ю. Мiлявський // *Міжнародна торгівля.* – 2009. – № 3-4. – С. 197–204.
12. Мiлявський М. Ю. *Місце корпоративного контролю в системі управління підприємством* / М. Ю. Мiлявський // *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії: збірник наукових праць.* – Краматорськ : ДДМА. – 2012. – № 2 (27). – С. 236–239.
13. Білопольський М. Г. *Управління машинобудівним підприємством на основі вдосконалення механізму корпоративного контролю і внутрішнього аудиту: монографія* / М. Г. Білопольський, М. Ю. Мiлявський, Г. В. Астапова, І. В. Філіппішин – Донецьк : ТОВ «Східний видавничий дім», 2010. – 184 с.
14. Астапова Г. В. *Корпоративна соціальна відповідальність: курс лекцій* / Г. В. Астапова, А. Ю. Литвин, М. Ю. Мiлявський. – Донецьк : ДонУЕП, 2012. – 95 с.

Статья поступила в редакцию 15.12.2014 г.