

УДК 658.012

## КОРПОРАЦІЇ МАШИНОБУДІВЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ ЯК ОБ'ЄКТИ КОРПОРАТИВНОГО КОНТРОЛЮ

*Мілявський М.Ю., к.е.н., доцент (ДДМА)*

*В статті визначені відмінності машинобудівної корпорації від машинобудівного підприємства, досліджується корпоративний контроль фінансово-господарської діяльності з боку власників з метою захисту прав фінансових й не фінансових інвесторів.*

**Ключові слова:** *машинобудівна корпорація, корпоративний контроль, корпоративне управління, чистий прибуток, власний капітал.*

**Постановка проблеми.** Машинобудування – важлива галузь промисловості розвинутих країн світу і рівень її розвитку є показником економічного розвитку. Машинобудівний комплекс – це сукупність галузей промисловості, що виробляють машини та устаткування для потреб національного господарства. З урахуванням видів спеціалізації у машинобудуванні та особливостей технологічних процесів галузева структура машинобудування містить: важке, загальне, середнє машинобудування; виробництво точних механізмів; виробництво приладів та інструментів; виробництво металевих виробів та заготовок; ремонт машин та устаткування.

Розвиток машинобудівного комплексу має певну історію. Машинобудування України виникло ще в середині XIX сторіччя. Наявність металу, вигідне транспортно-географічне розташування, висока концентрація сільськогосподарського виробництва сприяли розвитку важкого, транспортного і сільськогосподарського машинобудування. У колишньому СРСР було створено систему виробництва й технічного обслуговування в більшості галузей народного господарства, до яких належала й машинобудівна галузь. У 1990 р. частка продукції машинобудування складала 30 % всього промислового виробництва. Важливе місце у машинобудівному комплексі займали виробництва ВПК, які виготовляли 40 % загальної вартості продукції машинобудування України і приблизно стільки ж відсотків вартості продукції ВПК колишнього СРСР. У 1990 р. Україна забезпечувала в структурі виробництва колишнього СРСР: 45 % металургійного устаткування, 97 % магістральних тепловозів, майже 50 % вантажних вагонів і цистерн, 26 % продукції сільськогосподарського машинобудування.

**Аналіз останніх публікацій.** Вирішення проблем, пов'язаних з питанням корпоративного контролю здійснювались в працях Белопопольського М.Г.[2], Берсучького Я.Г.[3], Шилепницького П.І [5], Подрези С.М. [4], Щелкунова В.І [6].

Характеристику промислових підприємств як об'єктів корпоративного контролю наведено у монографії С.В. Богачова [7], де визначено капіталостворювальну функцію промислових корпорацій з позицій внутрішнього та зовнішнього фінансування їх діяльності. У монографії наведено також фондовий механізм фінансування промислових корпорацій та охарактеризовано методи моделювання їх дивідендної політики. Але відсутні механізми перевірки дотримання корпоративних прав працюючих власників в практиці корпоративного управління промисловими корпораціями.

У монографії Г. Астапової [1], критично проаналізовано сформовані концепції корпоративного управління, що орієнтовані на впровадження методології практичного маркетингу. Зроблено висновок, що сучасні корпорації України ще не мають економіко-правової основи реальної реалізації права власності, котра здатна активізувати можливості впровадження зарубіжних маркетингових стратегій у вітчизняну практику управління підприємствами. Коли йде мова про те, що зарубіжні виробники продукції машинобудування створили якісну сервісну мережу створення, обслуговування та ремонту, то треба відмітити специфіку відносин власності в сфері роботи виробників. Отже зарубіжні виробники - це корпоративні або приватні структури, що функціонують на свій страх і ризик, один на один із ринком, тому безпосередньо відповідають за технічний стан виробленої продукції й забезпечують її придатність для подальшої експлуатації. В іншому випадку ці виробники просто перестануть існувати як учасники ринку.

Таким чином, здійснення стратегічних заходів щодо забезпечення ефективності діяльності машинобудівних підприємств пов'язано з дією фактору відносин власності на капітал та засоби виробництва. Машинобудівний комплекс України, як і більшість галузей народного господарства, перебуває в ситуації, при котрій держава як суб'єкт власності вже фінансово не здатна утримувати та забезпечувати неефективні підприємства зі

значним матеріально-технічним забезпеченням та кадровим потенціалом. Тому процеси роздержавлення підприємств машинобудування активізувались як наслідки об'єктивної економічної необхідності. У результаті в структурі машинобудівних підприємств домінуючі позиції належать суб'єктам колективної власності, тобто корпораціям у вигляді господарських товариств та господарських об'єднань, серед яких ще вагомою залишається кількість корпорацій з часткою держави в статутному капіталі.

**Метою статті** є визначення специфіки організації корпоративного управління машинобудівним підприємством і особливості формування корпоративного контролю машинобудівного сектору.

**Задачі:**

характеристика умов формування стратегії корпоративного контролю діяльності підприємств машинобудівної галузі;

визначення відмінностей машинобудівної корпорації від машинобудівного підприємства;

розкриття економічних засад та складу процесу корпоративного контролю діяльності підприємств машинобудівної галузі.

**Методи дослідження:** аналіз та синтез, системний аналіз, логічне узагальнення результатів, експертні оцінки.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Галузі загального машинобудування станом на 01.01.2011 р. нараховують більш 1000 підприємств різних форм власності та призначення. В умовах розвитку загального машинобудування в Україні вдалося після 1991 р. зберегти виробничий потенціал, також кваліфіковані кадри, комерційні зв'язки з підприємствами інших галузей, науково-технічними центрами в Україні і за її межами. Але сучасні підприємства загального машинобудування потребують іноземних інвестицій та використання передових технологій (особливо це стосується транспортного машинобудування).

В умовах адміністративно-командної системи господарювання не ставилися і не вирішались організаційно-управлінські питання структурної перебудови системи ремонту, технічної експлуатації основних фондів, сервісного обслуговування транспортних засобів, сільськогосподарської техніки та обладнання після продажу, ефективності експлуатації та ремонту при різних рівнях підпорядкованості цих підприємств, не кажучи вже про можливість їх віднесення до різних форм власності.

Після розпаду СРСР процес переходу машинобудівних підприємств України до ринкових відносин вимагає вирішення проблем реструктуризації виробництва, створення системи ефективної організації господарських відносин.

Частково на загальнодержавному рівні зазначену проблему вирішено. Як відомо, в Україні було створено Міністерства промислової політики України, до складу якого ввійшли не тільки підприємства-виробники, та й підприємства з проектування, організації дослідно-конструкторських робіт, експериментальних впроваджень, випробувань нової техніки.

В період, спочатку у СРСР, а потім й в Україні розвивався підхід роз'єднання відомчого підпорядкування державних підприємств як єдиного господарського комплексу, у світовій практиці була сформована інша стратегія - стратегія економічної відповідальності виробника готової машинобудівної продукції. Реалізація даної стратегії в економічній діяльності отримала ефективний результат - створену систему практичного маркетингу в машинобудівному комплексі.

Головна причина неможливості використання зазначеної стратегії управління розвитком машинобудівного комплексу в Україні полягає в тому, що в умовах монополізації й зачиненості економіки, сформованого „диктату” виробника, дії системи державного розподілу виробленої продукції за споживачами, які у свою чергу, не мали права самостійного вибору виробника, тому що не оплачували вартість поставленої нової техніки. Таким чином, споживач був змушений брати ту техніку, яку йому пропонував монополіст-виробник і вирішувати задачі ефективного її використання. Суттєвого впливу на якість продукції виробника споживач здійснити не міг, оскільки не мав вибору виробника і фінансових ресурсів.

Зарубіжна стратегія відповідності виробника ґрунтується на принципі автоматичної дії механізмів ринкової конкуренції (права вибору) та фінансової незалежності споживача. Обидва фактори відсутні в умовах державної власності. Зацікавленість держави як суб'єкта економічної діяльності в досягненні ефекту сприяє підтримці виробника-монополіста, який теж є суб'єктом державної власності. А зобов'язати споживача, який теж є суб'єктом державної власності, прийняти непотрібну або неякісну продукцію можна шляхом прийняття державою функцій платника. Таким чином, відносини відповідальності покладалися на споживача, який повинний був ефективно використати продукцію, що надана йому ніби безкоштовно. У результаті проблеми підвищення якості продукції, надійності, довговічності, поліпшення дизайну, забезпечення наявності комплексу споживчих властивостей постали вторинними завданнями, які вирішувались суто адміністративним шляхом.

Така ситуація була типовою в умовах абсолютного права державної власності. Процеси роздержавлення економіки, створення колективних

та приватних підприємств визначили принципово інші підходи щодо організації відносин між підприємствами, котрі є складовими елементами машинобудівного комплексу України. Вплив зміни відносин власності на формування нових умов функціонування підприємств, коли ключовими факторами розвитку постають конкуренція та комерційний розрахунок, пов'язаний з реформуванням системи управління.

Ряд авторів визначає у якості напрямів вдосконалення системи управління розвитком машинобудівних підприємств корпоративного типу активізацію методів практичного маркетингу, які здатні суттєво покращити результати операційної діяльності. Але знов не відрізняються умови та очікувані результати маркетингової діяльності корпорацій та державних підприємств.

Відмінність машинобудівної корпорації від машинобудівного підприємства іншої форми власності пов'язана із розподілом чистого прибутку. Рішення про розподіл прибутку приймається власниками підприємства в процесі загальних зборів. Чистий прибуток підприємства розподіляється на прибуток на споживання та капіталізований прибуток (на розвиток). Розподіл прибутку ведеться на частки, які встановлюються власниками в залежності від їх бажання, котре може передбачати подальший розвиток корпорації або задоволення власних потреб за рахунок доходів на вкладений капітал.

У першому випадку власники розподіляють чистий прибуток переважно в бік капіталізації і на основі прибутку формується фонд виробничого розвитку, резервний фонд, фонд самострахування і фонд оновлення основних засобів. У випадку зацікавленості власників у додаткових грошових доходах у структурі чистого прибутку, що підлягає розподілу, посилюється питома вага фондів споживання, до яких відносяться фонд матеріального заохочення та дивідендний фонд. Саме кошти дивідендного фонду підлягають розподілу між власниками корпорації у залежності від розміру корпоративних часток і відображують дотримання корпоративних прав. Отже формування та використання дивідендного фонду можливо тільки в умовах корпорацій. Таким чином, можна визначити два показника, котрі постають об'єктами корпоративного контролю. По-перше, це частина чистого прибутку – величина дивідендного фонду; по-друге, це питома вага дивідендного фонду в загальній сумі чистого прибутку.

Оскільки чистий прибуток є основним джерелом формування дивідендного фонду, то завданням корпоративного контролю є дослідження кожного етапу створення кінцевого фінансового результату. Таким чином, корпоративний контроль досліджує формування

оподаткованого прибутку, прибутку від звичайної діяльності.

Оскільки фінансовою основою формування корпоративних відносин є власний капітал корпорації, то необхідно виявити зміни які виступають об'єктами корпоративного контролю. Як відомо, власний капітал корпорації містить статутний капітал, резервний капітал, нерозподілений чистий прибуток, додатково вкладений капітал. Статутний капітал корпорації є фінансовою базою її розвитку і складається з добровільних внесків засновників або формується на основі приватизації цілісного майнового комплексу державного підприємства.

У першому випадку формування статутного капіталу машинобудівної корпорації засновниками виступають будь-які фізичні або юридичні особи, які після державної реєстрації набувають корпоративні права у вигляді акцій або майнових паїв. У випадку приватизації майна державного машинобудівного підприємства, як правило, за наказом ФДМ України реєструється корпорація у вигляді АТ або ТОВ, а її акції або паї розміщуються згідно плану приватизації. Також можливо створення корпорації за ініціативою трудового колективу, коли список майбутніх власників формується до перереєстрації підприємства і до розробки плану приватизації.

Процес корпоративного контролю охоплює дослідження умов формування корпоративних прав кожного учасника приватизації і охоплює наступні процедури:

- а) дотримання узгодженості частки кожного учасника приватизації згідно плану приватизації;
- б) визначення частки кожного учасника за єдиною методикою;
- в) реалізація методів перерозподілу пайових фондів учасників-працівників;
- г) дотримання вимог щодо відчуження та погашення корпоративних прав;
- д) забезпечення виконання зобов'язань корпорації перед власниками, якщо це передбачено статутом.

**Висновок.** Особливості машинобудівельних корпорацій як об'єктів корпоративного контролю пов'язані з тим, що економічною передумовою розвитку корпоративного машинобудівного сектору виступає приватизація майна підприємств, форма, способи, якість і ефективність проведення якої забезпечують формування системи корпоративного контролю. За результатами приватизації створено систему корпоративного управління машинобудівельним підприємством, сформовано інституціональну основу корпоративного контролю, але не забезпечено передумов його ефективності. Процес корпоративного контролю охоплює дослідження

умов формування корпоративних прав кожного учасника приватизації майна машинобудівельного підприємства і містить такі процедури: дотримання узгодженості частки кожного учасника приватизації згідно плану приватизації; визначення частки кожного учасника за єдиною методикою; реалізація методів перерозподілу пайових фондів учасників-працівників; дотримання вимог щодо відчуження та погашення корпоративних прав; забезпечення виконання зобов'язань корпорації перед власниками. Разом з тим, як елемент системи корпоративного управління контроль покликаний виконувати задачу подальшого забезпечення ефективності функціонування корпорації, оскільки це виступає головною умовою реалізації економічних інтересів власників.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Астапова Г.В. Корпоративное управление и корпоративные финансы в условиях трансформационной экономики [Текст] : Монография / Г.В.Астапова – Донецк, ИЭП НАН Украины, 2004. – 191с.
2. Белопольський М.Г. Управління машинобудівним підприємством на основі вдосконалення механізму корпоративного контролю і внутрішнього аудиту [Текст] : монографія / М.Г.Белопольський,

М.Ю.Мілявський, Г.В.Астапова, І.В.Філіпишин. – Донецьк : Східний видавничий дім, 2010. – 184 с.

3. Берсуцкий Я.Г. Экономико-математическое моделирование в управлении предприятием [Текст] / 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. Промисловий і авіаційний маркетинг [Текст] : Підручник. / С.М. Подреза, С.Є. Петропавлівська та ін. – К., 2005. – 376 с.

5. Шилепницький П.І. Реформування організаційної структури управління машинобудівним підприємством [Текст] / П.І.Шилепницький - Регіональна економіка. – 2001. – №2. – С.105-112.

6. Щелкунов В.И. Стратегия функционирования предприятия в условиях активного влияния внешней среды [Текст] / В.И.Щелкунов, А.И.Захаров– К.: Наук. думка, 2000. – 144 с.

7. Богачев С.В. Фондовые методы развития промышленных корпораций: вопросы теории и практики [Текст] : Монография / С.В.Богачев – НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. – Донецк, 2002. – 294 с.

**Аннотация.** В статье определены отличия машиностроительной корпорации от машиностроительного предприятия, исследуется корпоративный контроль финансово-хозяйственной деятельности со стороны собственников с целью защиты прав финансовых и нефинансовых инвесторов.

**Ключевые слова:** машиностроительная корпорация, корпоративный контроль, корпоративное управление, чистая прибыль, собственный капитал.

**Summary.** In article differences of machine-building corporation from machine-building enterprise are defined, corporate control of financial and economic activity is investigated from owners for the purpose of protection of the rights of financial and non-financial investors.

**Keywords:** machine-building corporation, corporate control, corporate governance, net profit, own capital.

*Рецензент д.е.н., професор ДДМА Єськов О.Л.*

*Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 636.611.2:338.44

### УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ МОРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

*Примачев Н.Т., д.э.н., профессор (ОНМА)*

*Представлена систематизация экономических результатов функциональной деятельности предприятий морского транспорта за условиями трансформации stanu рынка морской торговли. Обсуждаются напрямки становления морской державы за критериями транспортной безопасности. Розглядаються протиріччя формування окремих сегментів фрахтового ринку.*

**Ключові слова:** ринок морської торгівлі, ефект, економічне зростання, транспортне підприємство.