

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

В статье рассматриваются основные стадии кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации. Проведен анализ основных подходов к организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации.

Ключевые слова: кругооборот, стадии, производственный потенциал, машиностроительная корпорация, неоклассическая теория, агентская теория, эволюционная теория, институциональная теория, теория максимизации ценности фирмы.

Организация кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации, с одной стороны, во многом зависит от правильно построенной деятельности корпорации как основного рассматриваемого объекта исследования, с другой — определяется целью ее создания и существования. Относительно целей создания и существования бизнеса в экономической науке известно несколько теорий, по-разному объясняющих их. Все они исходят из небольшого числа фундаментальных предпосылок возникновения, функционирования и ликвидации машиностроительных корпораций как организационных структур бизнеса. В каждой теории машиностроительная корпорация рассматривается под определенным углом зрения, с акцентом на те или иные особенности бизнеса [1].

Прежде всего обозначим, что собой представляет кругооборот производственного потенциала машиностроительной корпорации (см. рис. 1) и, в частности, выделим следующие его основные стадии.

1-я стадия. «Период подготовки и запуска производственных потоков машиностроительной корпорации» — производственные ресурсы необходимы для закупки элементов производственного потенциала машиностроительной корпорации. На данном этапе кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации происходит вовлечение ресурсов в производственную деятельность и формирование их оптимальной комбинации, учитывающей специфику и потребности конкретного проекта.

2-я стадия. «Период протекания производственных потоков машиностроительной корпорации» — непосредственное освоение производственного процесса (трансформация информационных и товарно-материальных ресурсов в готовую продукцию; на этом этапе стоимость производственных ресурсов становится составной частью стоимости объекта исследования). Данная стадия кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации представляет собой временной лаг между началом производственной деятельности и началом отдачи от нее.

*© Явкин А.В., 2012

Явкин Александр Викторович (fsm.sgasu@mail.ru), кафедра финансового менеджмента в строительстве Самарского государственного архитектурно-строительного университета, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194.

3-я стадия. «Период отдачи (окупаемости) от реализации производственных потоков и оценка эффективности использования производственного потенциала машиностроительной корпорации» – обратное превращение готовой продукции в новые производственные ресурсы. Процесс окупаемости ресурсов осуществляется посредством реализации произведенных товаров, работ, услуг в рамках производственной деятельности машиностроительной корпорации.

Теперь перейдем к описанию основных подходов к организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации.

Наиболее известными являются взгляды неоклассической теории, согласно которой машиностроительная корпорация должна стремиться максимизировать разницу между расходами и доходами путем адекватного реагирования на изменение рыночной ситуации (в том числе на изменение цен на готовую продукцию и цен на факторы производства), формируя свою ценовую и ассортиментную политику.

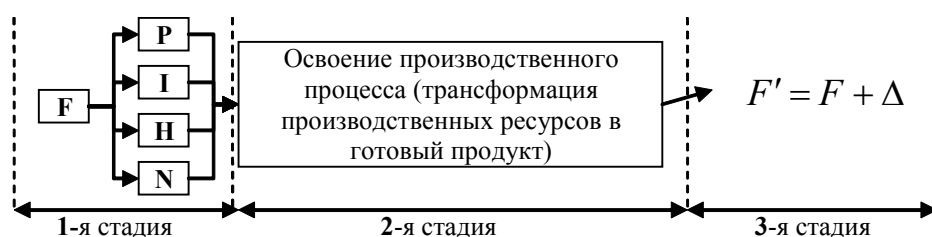


Рис. 1. Кругооборот производственного потенциала машиностроительной корпорации: Н – человеческий (управленческий, трудовой, интеллектуальный); N – природный; F – финансовый; I – информационный; P – производственный ресурсы; Δ – доход от использования производственного потенциала машиностроительной корпорации

Модель машиностроительной корпорации складывается из производственной функции, отражающей зависимость итогов производства от затраченных факторов производства, их объемов и соотношения. Типичны для представителей неоклассической теории анализ технической эффективности вовлечения ресурсов в процесс производства и анализ влияния структуры рынка на конкурентные возможности машиностроительной корпорации, при этом стратегия развития корпорации должна соответствовать требованиям рыночного равновесия.

В рамках данной теории предполагается, что любая машиностроительная корпорация функционирует для того, чтобы максимизировать прибыль, как правило, в долгосрочной перспективе. Неоднозначность этого критерия проявляется в следующем. С одной стороны, в хозяйственной деятельности достичь максимальной прибыли часто не представляется возможным за счет равнодоступности информации, конкуренции и других аспектов предпринимательской деятельности, причем в каждом конкретном случае необходимо уточнять, о каком виде прибыли идет речь (валовой, чистой, балансовой и др.). С другой стороны, максимизация абсолютного показателя прибыли как разницы между расходами и доходами не дает всестороннего освещения деятельности машиностроительных корпораций.

Рассматривать критерий максимизации прибыли в глобальном масштабе проблематично, так как последнее не объясняет, почему все производства не перешли в регионы с благоприятными условиями ведения предпринимательской деятельности. Поэтому в научных источниках приводится понятие «нормальная прибыль», т. е. прибыль, устраивающая владельцев данного проекта. Действительно, прибыльность

различных видов существенно отличается, но, тем не менее, не приводит к тому, что все производственные ресурсы одномоментно ушли в самые прибыльные отрасли.

Применение в рамках неоклассической теории других критериев, таких как рентабельность производственного потенциала и доход на акцию машиностроительной корпорации, тоже не дают ярко выраженных результатов при выборе проектов. Так, показатель «доход на акцию» в условиях отсутствия развитого фондового рынка неприемлем для большинства даже крупных российских машиностроительных корпораций, так как котирующиеся акции имеют очень малое количество российских корпораций, но даже если предположить наличие определенного объема положительной информации о доходе на акцию, то не всегда оказывается предпочтителен эмитент, декларирующий больший в абсолютном выражении доход. В данной ситуации важны такие аспекты, как последовательность и степень риска, время получения дохода, а также возможные затраты на поиск альтернативных объектов. Рентабельность производственного потенциала машиностроительной корпорации также не дает однозначного ответа при выборе проектов. Так, например, всегда ли невыгодно вкладывать денежные ресурсы в проект с меньшей рентабельностью? Ответ на этот вопрос не столь очевиден и будет в прямой зависимости от уровня затрат на поиск источников финансирования проекта и альтернативных проектов при устраивающей руководством машиностроительной корпорации степени риска.

Таким образом, показатели неоклассической теории не являются окончательными критериями в построении бизнеса и требуют дополнительных уточнений и расчетов при определении условий и возможностей организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации. Другие исследователи придерживаются предположения, что основу хозяйственной деятельности машиностроительных корпораций и их руководства составляет стремление к наращиванию объемов производства и сбыта, обосновывая это тем, что менеджеры, как правило, олицетворяют свою статусность с размерами корпорации в большей степени, чем с ее доходностью. Но при таком подходе не объяснима привлекательность малого и среднего бизнеса, и потом, такая точка зрения может быть частично оправдана касательно менеджеров высшего звена, а не всех сотрудников и даже не собственников, так как последних должна интересовать прежде всего доходность предпринимательского проекта.

Побудительно-мотивационный аспект деятельности машиностроительной корпорации как критерий эффективности функционирования экономической организации развивается в следующих управленческих теориях: агентской, предпринимательской и эволюционной.

Наиболее известной среди этих теорий являются «Теория передачи агентских полномочий» или «Агентская теория фирмы». Здесь в основе организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации лежит противопоставление интересов владельцев предпринимательского проекта и управленческого персонала. Их интересы могут совпадать далеко не всегда, особенно в вопросах выбора стратегий, рассчитываемых на перспективу и обеспечивающих сиюминутную прибыль. Взаимоотношения между собственниками и менеджментом машиностроительной корпорации должны быть скоординированы с интересами предпринимательского проекта как продолжающегося процесса. Главную задачу организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации представители данной теории видят в поиске оптимального соотношения между профессиональным развитием и материальной заинтересованностью менеджера. Асимметрия информации между собственником, менеджером и работником создает предпосылки для падения эффективности использования производственных ресурсов и для нежелательного снижения производительности труда. В основе агентской теории находится соотно-

шение функций управления и права на производственный потенциал машиностроительной корпорации, объективный процесс отделения управления от контроля и изучение возможностей мотивированного согласования интересов собственника, наемного работника и управляющего [2; 3].

Процессы концентрации производства, обострение конкуренции, увеличение конгломератных слияний 70–80-х гг. требовали критического осмысления и анализа основных подходов к организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации. По мнению представителей эволюционной теории, традиции, правила формируют алгоритмы реагирования кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации на изменения внутренней и внешней среды. В рамках эволюционной теории одной из главных задач машиностроительной корпорации становится создание гармоничных условий взаимоотношений корпорации с административной и хозяйственной средой, оптимальное сочетание стабильности правил принятия стратегических решений с гибкостью принятия тактических решений и противодействие отставанию внутренних изменений от внешних. В эволюционной теории уделяется особое внимание динамическому аспекту внутрипроизводственной и внешней устойчивости кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации.

Изменения условий конкуренции, усиление роли фактора организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации привели к необходимости оценки возможностей рыночной координации хозяйственного поведения. Согласно институциональной теории, машиностроительные корпорации представляют собой способ вытеснения из общественного производства механизма цен. В этом случае цель организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации заключается в уменьшении издержек взаимодействия или транзакционных издержек. Предпочтение предпринимательской среды долгосрочному контракту сделало приоритетным совершенствование структуры управления каждой отдельной машиностроительной корпорации через использование административных возможностей в регулировании хозяйственной деятельности. Основоположники институциональной теории (О. Улиамсон, Р. Коуз и др.) подчеркивают необходимость обеспечения структурно-функциональной устойчивости, выражающейся относительным постоянством организационной структуры, множеством реакций в основном на сложившиеся внешние возмущения, причем оптимизация кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации должна происходить с учетом критериев управляемости, мотивации работников и синергетических преимуществ от объединения в единую организационную структуру.

В последние годы наибольшее распространение получила «Теория максимизации ценности фирмы». Исходным моментом появления данной теории стало то, что ни один критерий, предлагаемый теориями (рентабельность, объем производства, прибыль и др.), не может являться однозначным критерием эффективности принимаемых решений с финансовой точки зрения [4].

С точки зрения данной теории критерий оптимальности организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации должен основываться на прогнозировании доходов собственников корпорации, быть приемлемым для всех аспектов процесса принятия решений, включая поиск источников финансирования, распределения доходов и т. д. Считается, что этим условиям в большей степени отвечает критерий максимизации собственного капитала или цены обыкновенных акций машиностроительной корпорации. В данном случае предполагается, что при организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации ее руководство предпочитает увеличение достатка владельцев в виде повы-

шения рыночной цены (стоимости) их собственности, а не роста текущих прибылей. Таким образом, любое финансовое решение, обеспечивающее в перспективе рост цены (стоимости) акций, должно приниматься собственниками.

Данный критерий оптимальности организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации обладает определенными преимуществами над показателями рентабельности и прибыли, которые заключаются в большей объективности рыночной информации, охвате большего количества факторов, связанных с хозяйственной деятельностью корпорации, но реализация данного критерия на практике также не всегда очевидна по ряду причин. Во-первых, стоимость акции предполагает вероятностную оценку расходов, доходов и риска, связанного с ними. Во-вторых, не все машиностроительные корпорации имеют прозрачную стоимость производственного потенциала, особенно это касается корпораций, чьи акции не котируются на фондовой бирже. Для РФ этот фактор является существенным, так как у большей части машиностроительных корпораций, даже доходных, отсутствуют общепринятые котировки акций. В-третьих, данный критерий не отражает объективной картины в случаях преднамеренного снижения цены акций или вызванных рискованными управленческими решениями, которые в будущем могут значительно увеличить доходность предпринимательского проекта и стоимость акций машиностроительных корпораций. Вообще критерий максимизации рыночной цены (стоимости) акций при организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации выполняет функции целевого критерия или поведения владельцев машиностроительной корпорации только в случае отсутствия дискриминации и ограничений в установлении цен на рынке капиталов, то есть в полной мере действует принцип «спрос – предложение».

Однако, несмотря на трудности в расчете уровня производственного потенциала машиностроительной корпорации, принцип повышения ценности (Creation of Value) является одним из наиболее важных и общих принципов, который должен учитываться при организации кругооборота данного потенциала. Организация потоков производственных ресурсов имеет смысл, только если она повышает ценность машиностроительной корпорации. Увеличение ценности машиностроительной корпорации проявляется либо в растущих дивидендах, либо в росте стоимости акций.

Таким образом, для каждого из указанных подходов к организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации характерно преобладание тех или иных качеств для выживания в длительной перспективе. Различные подходы к организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации по-разному определяют множество факторов, свойств корпорации как сложной организационной системы, влияющих на качество ее развития и функционирования. Различны и взгляды на факторы, обеспечивающие цель создания машиностроительной корпорации, ее устойчивость и управляемость. В одних подходах эти качества вырабатываются прежде всего усилиями внутриорганизационных структур, приведением их к оптимальному состоянию, в других успех машиностроительной корпорации в большей степени зависит от рыночных воздействий, в-третьих, главное – приведение внешней и организационной среды к гармоничному соответствию.

Фактически в разных теориях сущность кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации преимущественно рассматривается по отношению к изменениям характера общественного производства, к процессам его концентрации и поиску соответствующих приоритетов эволюции, уменьшения разнонаправленности интересов собственников и управленцев, к трансформациям отношений собственности.

Следовательно, исходя из вышеперечисленных теорий организации кругооборота производственного потенциала машиностроительной корпорации, можно с уверенностью утверждать, что наиболее оптимальная организация данного потенциала для корпорации – это та, которая обеспечивает наибольшую стоимость потенциалу, а соответственно, и максимальный его рост. Таким образом, следует принять позицию сторонников теории максимизации ценности машиностроительной корпорации как основного объекта использования производственного потенциала и главного стимула в организации его кругооборота в современных экономических условиях.

Библиографический список

1. Федонин А.С., Репина И.Н., Олексюк А.И. Потенциал предприятия, формирование и оценка: учебное пособие. Киев: КНЭУ, 2006. 316 с.
2. Cheung Stephen. A Theory of Share Tenancy. Chicago: University of Chicago Press, 1969.
3. North Douglass. Structure and Change in Economic History. New York: Norton, 1981.
4. Michael C. Jensen Value maximization, Stakeholder theory, and the Corporate objective function. The Monitor Group and Harvard Business School, 2001.

*A.V. Yavkin**

THEORETICAL ISSUES OF FORMATION AND USING OF PRODUCTIVE CAPACITY OF MACHINE-BUILDING CORPORATION

This article considers the main stages of the productive capacity cycle of a machine-building corporation. The analysis of the main approaches to the organization of productive capacity cycle in a machine-building corporation was conducted.

Key words: cycle, stages, productive capacity, machine-building corporation, neoclassical theory, agency theory, evolutionary theory, institutional theory, firm value maximization theory.

* *Yavkin Alexander Viktorovich* (yavkin73@mail.ru), the Dept. of Financial Management in Building, Samara State University of Architecture and Civil Engineering, Samara, 443001, Russian Federation.