*Білоус Артем Олексійович. Назва дисертаційної роботи: "Трансформація міжнародної управлінської діяльності компаній залізничного машинобудування"*

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

*Інститут міжнародних відносин*

*На правах рукопису*

*Білоус Артем Олексійович*

*УДК 339.94*

*Трансформація міжнародної управлінської діяльності*

*компаній залізничного машинобудування*

*Спеціальність 08.00.02 – Світове господарство і міжнародні економічні відносини*

*Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата*

*економічних наук*

*Науковий керівник:*

*Доктор економічних наук*

*професор Вергун В. А.*

*Київ – 2015*

*2*

*ЗМІСТ*

*ВСТУП 4*

*РОЗДІЛ І. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ*

*МІЖНАРОДНОЇ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ КОМПАНІЙ*

*ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ……………..……..... 14*

*1.1 Теоретичні засади аналізу міжнародного управління діяльністю*

*компаній транспортного машинобудування в умовах глобалізації*

*товарних ринків….………………………………………………………. 14*

*1.2 Еволюція моделей управління міжнародною діяльністю*

*машинобудівних компаній………………..…………………………… 27*

*1.3 Глобалізація управлінської діяльності компаній залізничного*

*машинобудування……………………………………………………… 47*

*Висновки до розділу І…………………………………………………... 55*

*Розділ ІІ. ТРАНСФОРМАЦІЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ*

*МІЖНАРОДНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ КОМПАНІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО*

*МАШИНОБУДУВАННЯ ……………………………………………….. 59*

*2.1 Інноваційна спрямованість міжнародної управлінської діяльності*

*виробників залізничного рухомого складу…………………………... 59*

*2.2 Специфіка розвитку системи управління виробничим*

*потенціалом компаній залізничного машинобудування в умовах*

*поглиблення інтернаціоналізації виробництва………………………. 85*

*2.3 Формування стратегій міжнародної коопераційної взаємодії*

*компаній-виробників рухомого складу на зовнішні ринки в умовах*

*глобальних виробничих систем………………………………………… 103*

*Висновки до розділу ІІ…………………………………………………. 114*

*Розділ ІІІ. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ ТРАНСФОРМАЦІЇ*

*МІЖНАРОДНОЇ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНСЬКИХ*

*КОМПАНІЙ ЗАЛІЗНИЧНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ В*

*УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТОВАРНОГО РИНКУ…………………… 118*

*3*

*3.1. Трансформаційні тендеції індустрії залізничного транспорту в*

*Україні………………………………………………………………… 118*

*3.2. Підвищення ефективності управлінських стратегій залізничних*

*машинобудівних компаній у сучасних умовах українського ринку… 129*

*3.3 Управління конкурентоздатністю українських компаній на*

*світових ринках продукції залізничного машинобудування……..… 144*

*3.4 Зростання соціальної функції бізнесу в галузі як інструмент*

*посилення конкурентних позицій компаній …………………………. 154*

*Висновки до розділу ІІІ………………………………………………… 162*

*ВИСНОВКИ……………………………………………………………… 166*

*СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ………………………………. 171*

*ДОДАТКИ……………………………………………………………….. 202*

*4*

*ВСТУП*

*Актуальність теми. Сучасний розвиток світового ринку товарів залізничного*

*машинобудування характеризується специфічними якісними змінами,*

*пов’язаними з кризовими процесами глобального та локального вимірів. У*

*процесі розвитку національних товарних ринків вони все більше інтегруються у*

*єдиний глобальний простір, темпи залучення іноземного капіталу в економіку не*

*завжди адекватно пропорційні економічному зростанню, а іноді, через збіг низки*

*випадкових чинників, можуть водночас підвищувати вразливість економіки від*

*зовнішніх фінансових шоків. За цих умов ринки залізничного машинобудування,*

*як специфічні суб’єкти глобального товарного ринку, не лише трансформуються й*

*інтегруються у глобальні та регіональні економічні структури, але й підпадають*

*під значний вплив з боку світових кризових явищ. Ринкова взаємодія суб’єктів у*

*цій сфері великою мірою залежить не тільки від того, наскільки ефективно*

*працюють виробники, дистриб’ютори, дилери та інші посередники, як це*

*відбувається у випадку зі споживчими товарами. Значну роль на сучасному ринку*

*залізничного рухомого складу відіграють замовники, які не тільки здійснюють*

*опосередкований вплив на процес розробки та виробництва рухомого складу, а й*

*беруть у ньому безпосередню участь.*

*На сьогоднішній день ринок залізничного машинобудування в Україні є не*

*досить розвинутим та відстає в розвитку від європейського та світового ринку. Це*

*спричинено як загальновизнаними об’єктивними макроекономічними чинниками,*

*так і суб’єктивними, пов’язаними з неефективністю діяльності державних*

*законодавчих, виконавчих та адміністративних органів, а також безпосередньо з*

*недоліками міжнародної управлінської діяльності. Однією з основних причин є*

*відсутність платоспроможного попиту як з боку держави, так і з боку приватних*

*споживачів. У 2013-2015 рр. були майже втрачені ринки пострадянських країн,*

*зокрема Росії, на які традиційно орієнтувалися вітчизняні виробники. Сьогодні*

*можна стверджувати, що українські компанії галузі залізничного*

*машинобудування складають «тест на виживання»: якщо вони зможуть*

*5*

*адаптуватися до нових умов і покращити бізнес-показники, то такі компанії*

*зможуть і надалі ефективно розвиватися.*

*Ефективність діяльності компаній на ринку залізничного машинобудування*

*залежить від правового та інституційного середовища, дієвого корпоративного*

*контролю, внутрішніх управлінських структур компаній та інфраструктури цієї*

*системи. Міжнародна управлінська діяльність у поєднанні з факторами*

*зовнішнього середовища потребує поглибленого наукового дослідження всіх*

*трансформаційних складових діяльності компаній на ринку залізничного*

*транспорту. Для виявлення сутнісних аспектів трансформації діяльності компаній*

*на ринку залізничного машинобудування необхідно проаналізувати*

*концептуальні моделі їхньої діяльності, особливості форм прояву в різних*

*економічних системах, механізми здійснення та результати, окреслити напрями*

*оптимізації діяльності на українському ринку.*

*У світовій економічній науці та практиці основоположниками дослідження*

*проблематики корпоративних товарних стратегій є: М. Бейкер, Дж. Даннінг,*

*В. Доміні, С. Ейк, С. Ільєнкова, Ф. Котлер, М. Святкін та інші, у роботах яких*

*аналізуються теоретичні та практичні аспекти розвитку товарних ринків, вартості*

*активів корпорацій, оптимального товарного портфелю, стратегічного аналізу та*

*вибору оптимальної стратегії. За період незалежності України окремим*

*проблемам розвитку міжнародних компаній, світових товарних ринків, у тому*

*числі ринків транспортного машинобудування, присвячені наукові праці*

*А. Арзибаєва, В. Балабіна, В. Вергуна, Л. Гнилянської, Т. Гринів, Н. Дєєвої,*

*О. Зеленко, Д. Зінкевича, В. Іваненко, І. Калініченка, С. Князя, А. Кредісова,*

*О. Кузьміна, С. Лози, Д. Лук’яненка, Д. Малащука, Р. Савона, Н. Ткачової,*

*О. Череватенко, Є. Панченка, І. Пузанова, О. Рогача, Н. Тарасової, А. Філіпенка,*

*О. Шляги, О. Шниркова, М. Юдіна, В. Якубовського та інших. Вітчизняні вчені у*

*своїх наукових дослідженнях зосереджують увагу переважно на питаннях*

*оптимального ціноутворення, вибору оптимальної маркетингової стратегії,*

*ефективного виходу на зовнішні ринки. Водночас є необхідність в обґрунтуванні*

*наукових підходів до шляхів і перспектив розвитку в Україні ринку залізничного*

*6*

*машинобудування із залученням сучасного перспективного світового досвіду.*

*Потребують подальшого розвитку методологічні та методичні засади побудови*

*ефективної системи та механізму управління діяльності компаній на ринку*

*залізничного транспорту в умовах глобальної економічної нестабільності.*

*Особливої актуальності набувають теоретичні і практичні проблеми становлення*

*та розвитку ринку залізничного машинобудування в Україні з урахуванням*

*світового досвіду. Усе це зумовило обрання теми, формулювання мети і завдань*

*дисертаційного дослідження.*

*Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна*

*робота виконана відповідно до плану науково-дослідницьких робіт за темами*

*«Інтеграція України у європейські правові, політичні та економічні системи» (ДР*

*№06БФ048-01) та «Стратегія інтеграції України у світову економіку» (ДР*

*№11БФ048-01), які є складовими наукових досліджень Інституту міжнародних*

*відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка у рамках*

*Комплексної наукової програми Київського національного університету імені*

*Тараса Шевченка «Україна у міжнародних інтеграційних процесах» (2011-2015*

*рр.). Внесок автора в дослідження зазначеної теми полягає у виокремленні*

*критеріїв сучасного міжнародного розвитку ринку залізничного*

*машинобудування та адаптації залізничної промисловості України до*

*європейських інтеграційних процесів.*

*Мета та завдання дослідження. Досягнення мети дисертаційного*

*дослідження передбачає розв’язання наступних завдань теоретичного,*

*методологічного та прикладного характеру, які й визначають структуру роботи:*

*- дослідити та структурно проаналізувати особливості трансформації*

*механізму міжнародної управлінської діяльності компаній залізничного*

*машинобудування;*

*- визначити теоретичні аспекти міжнародної управлінської діяльності щодо*

*виробничо-торговельної інфраструктури індустрії транспортного*

*машинобудування в сучасних умовах;*

*7*

*- дослідити еволюцію моделей управління міжнародною діяльністю компаній*

*галузі;*

*- з’ясувати особливості глобалізації управлінської діяльності компаній*

*залізничного машинобудування;*

*- проаналізувати інноваційно-інвестиційну спрямованість міжнародної*

*управлінської діяльності галузевих компаній;*

*- дослідити специфіку розвитку системи управління виробничим потенціалом*

*компаній залізничного машинобудування в умовах поглиблення*

*інтернаціоналізації виробництва;*

*- визначити основні складові, характерні риси, структурні елементи та*

*оптимальні параметри ринку залізничного транспорту та функції його суб’єктів в*

*умовах глобалізації;*

*- виокремити та науково обґрунтувати чинники трансформації*

*корпоративних стратегій під впливом сучасних економічних умов;*

*- системно структурувати механізм управління компаніями з виробництва*

*залізничного рухомого складу у країнах з ринковою економікою, а також у*

*специфічних українських реаліях;*

*- визначити вплив світових кризових явищ на вибір пріоритетних напрямків*

*на ринку залізничного транспорту;*

*- оцінити передумови, сучасний стан та проблеми розвитку ринку*

*залізничного рухомого складу в Україні;*

*- розробити та обґрунтувати практичні рекомендації, спрямовані на*

*прискорення процесу формування українського ринку залізничного транспорту,*

*шляхів оптимізації діяльності компаній на ньому та включення їх у міжнародні*

*ланцюги доданої вартості.*

*Об'єктом дослідження є міжнародна управлінська діяльність компаній на*

*світовому ринку товарів залізничного машинобудування.*

*Предмет дослідження – сучасні зміни в міжнародній управлінській*

*діяльності компаній залізничного машинобудування при освоєнні нових*

*зарубіжних ринків.*

*8*

*Методи дослідження. Методологічний апарат дослідження охоплює*

*загальнонаукові методи (індукція та дедукція, діалектичний метод пізнання*

*наукових явищ і процесів, методи порівняння та синтезу – підрозд. 1.1, 1.2, 1.3),*

*визначення прямих і зворотних зв’язків між економічними явищами та процесами*

*(підрозд. 1.1, 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.4). При дослідженні еволюції теоретичних*

*поглядів на формування менеджменту міжнародних компаній залізничного*

*машинобудування та його взаємозв’язку з інноваціями в роботі застосовано*

*методи історизму й узагальнення (підрозд. 2.1, 3.1), порівняльний аналіз*

*(підрозд. 3.1). Методи мікро- та макроекономічного аналізу, статистичні методи*

*(підрозд. 2.3, 2.4, 3.1), методи абстрактно-логічний, економіко-статистичний,*

*аналітичних порівнянь, аналізу та синтезу застосовано для відображення стану*

*залізничного машинобудування в Україні та практичних аспектів управління*

*машинобудівними підприємствами залізничної галузі з метою досягнення*

*конкурентних переваг на національному та закордонних ринках (підрозд. 3.1, 3.2,*

*3.3, 3.4).*

*Інформаційною базою дослідження стали широке коло вітчизняних і*

*зарубіжних джерел, Світового банку, МБРР, ОЕСР, МВФ, ЄБРР, ЄІБ,*

*інформаційно-аналітичні матеріали науково-дослідних центрів, дані Державної*

*служби статистики України, статистичні дані Міністерства фінансів України,*

*Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, Торгово-промислової*

*палати України, законодавчо-нормативні акти, що регулюють підприємницьку*

*діяльність, інша інформація, зібрана автором безпосередньо.*

*Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає у з'ясуванні*

*закономірностей трансформації діяльності міжнародних компаній у галузі*

*залізничного рухомого складу в умовах глобалізації, змін у механізмі й*

*особливостей управління діяльністю міжнародними компаніями як щодо*

*світового ринку індустрії залізничного машинобудування, так і її локальних*

*ринків, зокрема й ринку України. Основні результати, що були отримані у процесі*

*розв’язання поставлених завдань і становлять наукову новизну дослідження,*

*полягають у такому:*

*9*

*уперше:*

*- доведено, що трансформація міжнародної управлінської діяльності*

*компаній залізничного машинобудування відбувається у вигляді поступової*

*міжнародної децентралізації менеджменту за рахунок синергетичного ефекту від*

*утворення нових міжнародних ланцюгів доданої вартості та використання*

*модульної технології, міжнародних стандартів менеджменту якості, системи*

*ощадливого виробництва, соціалізації бізнес-процесів. Сукупність зазначених*

*елементів разом із процесом децентралізації менеджменту приводить до*

*підвищення ефективності підприємств галузі залізничного машинобудування та*

*посилення їх міжнародної конкурентоспроможності;*

*- визначено пріоритетні напрями розвитку підприємств галузі залізничного*

*машинобудування України як однієї із ключових галузей вітчизняної*

*промисловості, а саме: 1) максимальне використання енергоефективних інновацій*

*у поєднанні зі здешевленням готової продукції; 2) залучення іноземних інвесторів*

*у галузь у формі спільного підприємства із часткою іноземного інвестора не*

*більше 51 %, що дозволяє останньому максимально знизити свої ризики, при*

*цьому зберігаючи контроль над підприємством; 3) підвищення до 70–80 % рівня*

*локалізації виробництва, що виявляється у збільшенні питомої ваги у готовій*

*продукції доданої вартості, утвореної на території України; 4) поглиблення*

*співпраці із провідними міжнародними компаніями залізничної галузі, що мають*

*досвід роботи з рухомим складом, призначеним для колії 1520 мм;*

*5) використання концепції імпортозаміщення для тих компонентів, у виробництві*

*яких українські підприємства мають сильні конкурентні позиції, інші компоненти*

*купувати у підприємств, що спеціалізуються на відповідних вузлах;*

*удосконалено:*

*- механізм виходу компаній галузі залізничного машинобудування на*

*зовнішні ринки шляхом участі в міжнародних ланцюгах доданої вартості.*

*Зазначений механізм полягає в постачанні на зовнішні ринки окремих*

*компонентів рухомого складу, внаслідок чого у виробників відпадає необхідність*

*10*

*постачати готову продукцію і вони можуть сконцентруватися на окремих вузлах і*

*підвищити їх конкурентоздатність;*

*- систему факторів, що впливають на ринок залізничного транспорту, з*

*урахуванням сучасних тенденцій світової ринкової кон’юнктури та регіональних*

*особливостей розвитку ринку рухомого складу. Структурними елементами цієї*

*системи є економічні: ВВП країни походження компанії та країни цільового*

*ринку, купівельна спроможність потенційних споживачів, курс обміну валют і*

*рівень цін, рівень розвитку фінансових систем країни походження виробника та*

*країни цільового ринку; технічні: розвиток технологій, технічні вимоги до*

*рухомого складу, міжнародні та національні технічні стандарти, екологічні*

*вимоги до товарів залізничного машинобудування; політичні: державна*

*регуляторна політика галузі залізничного машинобудування, національна та*

*міжнародна законодавча база щодо залізничного машинобудування та залізничної*

*галузі; соціокультурні: посилення ролі корпоративної соціальної відповідальності,*

*рівень зайнятості, освіти та професійної підготовки у країні виробника та*

*цільового ринку;*

*набули подальшого розвитку:*

*- аналіз трансформації міжнародної управлінської діяльності компаній*

*залізничного машинобудування з урахуванням процесу децентралізації*

*менеджменту та переходу від ієрархічної структури до мережевої з*

*імплементацією «хмарних» технологій та за рахунок «гейміфікації» процесів*

*управління. Поряд з існуючими напрямами міжнародного менеджменту, у галузі*

*залізничного машинобудування з’являються нові з ефектом синергії: інноваційноінвестиційний, соціальних проектів, інформаційних ресурсів, імітаційного*

*моделювання, публічно-приватного партнерства;*

*- дослідження українського ринку залізничного транспорту як одного з*

*найперспективніших у Європі з огляду на необхідність якісної модернізації*

*рухомого складу й одну з найбільших у світі протяжностей залізничних колій.*

*Поряд із потенційно ємним ринком існує значна потреба в коштах на оновлення*

*рухомого складу. З огляду на це в сучасних умовах конкурентні переваги на*

*11*

*українському ринку отримають ті виробники залізничного транспорту, які*

*зможуть запропонувати прийнятні схеми фінансування закупівлі рухомого*

*складу. Також передбачається, що з ухваленням Закону України «Про*

*залізничний транспорт» з’явиться доступ приватних перевізників на магістральні*

*колії Укрзалізниці. Через це світові виробники мають бути готовими*

*запропонувати таким приватним перевізникам рухомий склад власного*

*виробництва на умовах лізингу.*

*Практичне значення одержаних результатів полягає у науковій*

*обґрунтованості та прикладній спрямованості теоретичних положень, підходів і*

*рекомендацій, викладених у роботі, використання яких створює додаткові*

*можливості для нарощування конкурентних переваг і виходу на нові зовнішні*

*ринки залізничного транспорту, вдосконалення існуючої системи менеджменту*

*компаній із виробництва рухомого складу, підвищення рівня конкурентоздатності*

*вітчизняних підприємств, спрощення механізму залучення іноземних компаній до*

*участі у спільних підприємствах у залізничній галузі. Наукові результати*

*дисертаційного дослідження щодо розробки основних напрямів міжнародної*

*управлінської діяльності компаній галузі залізничного машинобудування, у тому*

*числі, формування ефективної міжнародної конкурентної стратегії, вибору шляхів*

*виходу на зовнішні ринки, підвищення міжнародної конкурентноздатності та*

*інтеграції в міжнародні ланцюги доданої вартості були прийняті до впровадження*

*в практику ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (довідка № 0004816*

*від17.06.2015), ТОВ «АТЗТ Компанія «Сатурн Дейта Інтернешенел» (довідка №*

*341-05 від 22.05.2015), ПрАТ «Інтербудмонтаж» (довідка № 15/349 від*

*24.11.2015).*

*Результати досліджень упроваджені в навчальний процес кафедр*

*міжнародного бізнесу та світового господарства і міжнародних економічних*

*відносин Інституту міжнародних відносин Київського національного університету*

*імені Тараса Шевченка для студентів напряму 6.030206 – міжнародний бізнес в*

*робочих програмах дисциплін «Менеджмент і маркетинг», «Менеджмент ЗЕД*

*підприємств», «Міжнародна логістика», «Менеджмент міжнародних проектів»,*

*12*

*«Системні методи менеджменту в міжнародному бізнесі», «Корпоративне*

*управління», «Управління міжнародними компаніями», «Теорія сталого розвитку*

*та соціальні аспекти» (довідка № 048/11-335 від 15.10.2015).*

*Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним*

*науковим дослідженням. Усі наукові результати, які викладені в дисертаційній*

*роботі та виносяться на захист, отримані автором особисто.*

*Апробація результатів дослідження. Основні положення та теоретичні*

*висновки дисертаційної роботи доповідалися й обговорювалися автором на таких*

*конференціях:*

*- Десята міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів і*

*молодих вчених «Шевченківська весна» (22 березня 2012 р., Київський*

*національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут міжнародних*

*відносин);*

*- Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів і*

*молодих вчених «Актуальні проблеми міжнародних відносин (25 жовтня 2012 р.,*

*м. Київ, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут*

*міжнародних відносин);*

*- Одинадцята міжнародна науково-практична конференція студентів,*

*аспірантів і молодих вчених «Шевченківська весна» (21 березня 2013 р.,*

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут*

*міжнародних відносин);*

*- Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів і*

*молодих вчених «Шевченківська весна» (10 квітня 2014 р., Київський*

*національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут міжнародних*

*відносин);*

*- Международный молодежный научный форум «Ломоносов-2013» (8-12*

*апреля 2013 г., Московский государственный університет имени М. В.*

*Ломоносова);*

*- Міжнародна науково-практична конференція студентів, аспірантів і*

*молодих вчених «Актуальні проблеми міжнародних відносин» (22 жовтня 2015 р.,*

*13*

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут*

*міжнародних відносин).*

*Публікації. Основні наукові результати дисертаційного дослідження*

*опубліковані у 8 статтях у провідних наукових фахових виданнях, затверджених*

*переліком ДАК України, у т. ч. дві – за кордоном, та 20 виданнях матеріалів тез*

*наукових конференцій в Україні та Росії.*

*Основні наукові положення та результати дисертаційного дослідження*

*викладено у 25 наукових працях, загальним обсягом 8,0 друк. арк., з них: 6 – у*

*наукових фахових виданнях (1 – у науковому фаховому виданні, зареєстрованому*

*у міжнародних наукометричних базах даних), 2 – у міжнародному виданні, яке*

*включено до міжнародних каталогів наукових видань і наукометричних баз та 17*

*тез доповідей, опублікованих у збірниках міжнародних науково-практичних*

*конференцій в Україні та за кордоном.*

*Структура і обсяг роботи. Структура дисертаційного дослідження*

*відповідає логіці та характеру розробки наукової проблеми. Дисертація*

*складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури,*

*двох додатків. Загальний обсяг дисертації становить 212 сторінок, зокрема обсяг*

*основного тексту – 170 сторінок. Дисертація містить 9 рисунків на 8 сторінках,*

*список використаних джерел із 319 найменувань на 31 сторінці, 2 додатки на 8*

*сторінках.*

ВИСНОВКИ

Урезультатіпроведеногодослідженнявизначеносутністьтрансформації

міжнародноїуправлінськоїдіяльностікомпанійгалузізалізничного

машинобудуваннядослідженоекономічнізакономірностііндустріїзалізничного

машинобудуванняякспецифічноїпідгалузісвітовогогосподарствавизначено

основніскладовіхарактернірисиструктурніелементитаоптимальніпараметри

ринкузалізничноготранспортутафункціїйогосуб’єктіввумовахглобалізації

системноструктурованомеханізмуправліннякомпаніямизвиробництва

залізничногорухомогоскладуукраїнахзринковоюекономікоюатакожу

специфічнихукраїнськихреаліяхдослідженотрансформаціюсучаснихметодів

системиуправліннявиробництвомтареалізацієюпродукціїгалузізалізничного

машинобудуваннявизначеновпливсвітовихкризовихявищнавибір

пріоритетнихнапрямківнаринкузалізничноготранспортурозробленота

обґрунтованопрактичнірекомендаціїспрямованінаприскоренняпроцесу

формуванняукраїнськогоринкузалізничноготранспортушляхівоптимізації

діяльностікомпанійнаньомутавиходуназовнішніринкиУроботі

сформульованотаківисновкипропозиціїтарекомендаціїщовідображають

розв’язанняосновнихзавданьвідповіднодопоставленоїмети

Міжнароднауправлінськадіяльність–розширенийвидуправлінської

діяльностіголовнимицілямиякоїєформуваннярозвитоківикористання

конкурентнихперевагкомпаніїшляхомможливостейведеннябізнесуврізних

країнахйотриманняматеріальноїтанематеріальноївигодивідвикористання

місцевихособливостейтаспецифікиСучаснауправлінськадіяльністьз

урахуваннямміжнародногоаспектувимагаєаналізувеликоїкількості

економічнихполітичнихсоціокультурнихекологічнихтехнічних

етнографічнихфакторівпотенційнихринківЗагальнийаналізпотенційних

зарубіжнихринківслідпроводитизтієюметоюітакимчиномщобкомпаніяв

підсумкуотрималамаксимумвигодизмінімальнимивтратамиСлідзазначити

щовсучасномубізнессередовищіотримуванакомпанієювигоданезводиться



лишедофінансовоїувиглядіприбуткуайпередбачаєсоціальнийефектвід

веденнябізнесу

Трансформаціяміжнародноїуправлінськоїдіяльностівідбуваєтьсяза

кількомавекторамищовизначаютьумовиведеннябізнесуОсновною

характеристикоютрансформаціїсучасноїміжнародноїуправлінськоїдіяльності

компанійєтещоїйпритаманнадецентралізаціяуправлінськихфункційвід

центральногоапаратуматеринськоїкомпаніїабоголовногоофісудоцентрів

створеннядоданоївартостівміжнароднихланцюгахпоставокСаміжланцюги

доданоївартостінабулиновоїдинамікипідвпливомсучаснихфакторів

основнимизякихєперехіддоінформаційноїекономікизастосуваннямодульної

технологіїміжнароднихстандартівменеджментуякостісистемиощадливого

виробництвасоціалізаціїбізнеспроцесів

Основнимичинникамищотрансформуютьміжнароднууправлінську

діяльністьвиробниківзалізничноготранспортуєглобалізаціянауковотехнічний

розвитоківимогиспоживачівщозазнаютьперманентнихзмінАдаптація

компанійдозазначенихфакторівпризводитьдопереходувиробниківвід

застарілоїжорсткоїієрархічноїструктуридомережевоїорганізаціївиробничого

процесувкомпаніяхіззалученнямхмарнихтехнологійдоуправліннятайого

гейміфікаціїТакимчиномдосягаєтьсяадекватнетаефективнереагування

управлінськоїсистемикомпанійназмінивїхзовнішньомусередовищіСучасна

міжнароднакомпаніязвиробництварухомогоскладуємережевоюструктуроюз

декількомацентрамиприйняттярішеньякаєповністюінтегрованоюв

міжнародніланцюгидоданоївартості

Середосновниххарактернихрисщопритаманнісучасномуглобальному

ринкузалізничногорухомогоскладувиокремленотакізростаннявпливу

людськогофакторавуправлінніічимскладнішаструктурауправління

підприємствомгалузізалізничногомашинобудуванняабонавпакичим

централізованішеуправліннянимтимбільшзначущимстаєвпливсубєктивного

підходукерівництванаухваленнярішеньдинамічназмінаситуаціїна

зовнішньомуівнутрішньомуринкахісередовищахакомпаніїчастовиявляються



неготовимидоновихумовведеннябізнесутомукомпаніямгалузізалізничного

машинобудуваннясліддіятинавипередженняринковихтенденцій

Українськийринокзалізничногорухомогоскладуєнадзвичайно

привабливимякдляукраїнськихтакідлязакордоннихвиробниківчерезйого

надзвичайновисокуємністьзумовленузначноюміроюзношеностірухомого

складуРазомзтимвітчизнянимвиробникамбракуєінноваційностіпродуктуїм

притаманнийнизькийрівеньінтеграціївміжнародніланцюгидоданоївартості

тодіякзарубіжнапродукціястаєдедаліменшдоступноючерезнесприятливий

обміннийкурснаціональноївалютиВирішеннямцихпроблемможестати

купівлязарубіжнихтехнологійвітчизнянимивиробникамийорганізаціяспільних

підприємствміжукраїнськимитазакордоннимивиробниками

Насучасномуринкуфакторомпідвищенняконкурентоспроможності

виробниківзалізничногорухомогоскладуєекономічнийрозвитоккраїниїх

походженняРозвиненікраїнипідтримуютьнаціональноговиробникашляхом

наданняпільговихкредитівназакупівлюїхтехнікиЗавдякицьомувеликі

компаніїзрозвиненихкраїнотримуютьновізамовленнятапоштовхдо

подальшогорозвиткуакомпаніїізкраїнщорозвиваютьсявтрачають

конкурентоздатність

Нинісформувавсянелишенапрямбезпосередньогоуправління

виробництвомзалізничногорухомогоскладутасупутніхтоварівай

виокремилисястандартитакогоуправлінняприкладомчогоєгалузевийстандарт

Залізничнемашинобудуваннямаючивисокутехнологічнуємність

ураховуєтазапроваджуєновітнірозробкитадосягненнянетількивтехнологіях

айусамомупроцесівиробництваСистемиуправліннявиробництвомКанбан

тазнайшлисвоємісцейуспішновикористовуютьсянапідприємствахіз

виробництвазалізничногорухомогоскладуСтандартизаціясистемменеджменту

якостізаразєтакожконкурентноюперевагоюпідприємстваоскількичасто

клієнтитапартнериневедутьсправізкомпаніямищонемаютьсертифікату

відповідностіпевнимстандартамНаявністьтакогосертифікатупередбачаєтещо

напідприємствіконтрагентівпровадженосистемуякостізавдякинаявностіякої



діяльністьконтрагентабудепрозорішоютаненестимезначнихризиківдля

бізнесовоїдіяльностійіміджусвоєїкомпанії

Насучасномуетапіконцептуальнихзмінзазнаютьпідходидоорганізації

управлінськоготавиробничогопроцесівщоперебудовуютьсятакимчиномщоб

найповнішезадовольнятипотребисучасногосвітовогорегіональногота

національнихринківОднимізтакихрішеньєзастосуваннямодульноїтехнології

щознайшласвоємісценетількивпобудовібезпосередньорухомогоскладуайв

організаціївиробництваТакийпідхідполегшивнелишесампроцесвиробництва

україніпоходженнякомпаніїалейзначноспростивучастькомпанійу

міжнароднихланцюгахдоданоївартостіСтандартизаціяйуніфікаціяякіє

однимиізключовихнюансівмодульноїсистемиполегшуютьнетільки

виробництвоайетапрозробкитоварівзалізничногомашинобудування

ВихідзарубіжнихкомпанійнаринокУкраїнимаєсупроводжуватися

насампередпривнесеннямінноваційчільнемісцесередякихмаєзаймати

енергоефективністьураховуючипрагненняУкраїнидобільшоїміри

енергонезалежностіТакийвихідпідприємствзалізничноїгалузінаукраїнський

ринокслідздійснюватиуформіспільногопідприємстваізчасткоюіноземного

інвесторанебільшеТакимчиноміноземнийінвестормаксимальнознизить

своїризикиприцьомузберігаючиконтрольнадпідприємствомІнвесторамслід

братидоувагитойфактщонинііснуютьвимогидержавиізлокалізації

виробництва

Довгостроковіінвестиціїнатермінпонадроківзаразєнеприйнятними

дляіноземнихінвесторівНайкращимвиходомнаукраїнськийринокслідвважати

спільнепідприємствоМСАізпривнесеннямсучаснихтехнологій

енергозбереженняПродуктспівпраціасамерухомийскладісупутнійкомплекс

сервісупризначенийдляукраїнськогоринкуповиненбутиненадто

технологічнималевньомумаютьзастосовуватисярішенняякібзначноюмірою

спростиликонструкціюприцьомузробившиїїдешевшоютавитривалішою

УтімутакихМСАєйукраїнськасторонаякатакожмаєпоказатинетільки

готовністьдоспівпраціайзробитисвійвнесокупобудовутакогоальянсу



Длязміцненняпозиційзалізничнихпідприємствназовнішніхринках

збутуекспортнуорієнтаціюнеобхіднозбільшитищонайменшедотретинивід

загальногообсягуВиручкувідекспортумаєбутивикористанопереважнона

імпортновітніхтехнікиітехнологійатакожкомплектуючихвиробівІмпортна

технікаможебутизастосованавтихвипадкахколианалогічнаневиробляєтьсяі

неможебутивиробленавУкраїніНеобхіднодосягтизбалансованостіекспортуй

імпортуазарахуноквласноговиробництвазадовольняти–

платоспроможноїпотребивнутрішньогоринкупродукціїзалізничного

машинобудування

Водночасмаєбутизастосованийзбалансованийпідхідізметоюуникнення

розміщенняповногоциклувиробництванатериторіїУкраїниоскількице

призведедонеоптимальноговикористаннявиробничихможливостейтазнизить

гнучкістьвиробництващомаєбутиспрямованенадосягненнямаксимальних

конкурентнихперевагУпідсумкуекспортнимпродуктомможестатинетільки

готовийрухомийскладайнедоукомплектованийдляподальшогозбиранняза

кордономчивзагаліокремівузлийагрегатиувиробництвіякихукраїнські

підприємствамаютьзначніконкурентніпереваги

Окремимвидомвимогєсоціальнавідповідальністьбізнесущополягає

нетакутурботіпромаломобільнігрупинаселеннятасвободуїхпересуванняяк

увдячностівиробникагромадісередякоїрозміщуєтьсявиробництвоСюди

належитьдобровільнепіклуванняпровласнихпрацівниківзарахунокнаданняїм

безоплатнихсоціальнихпослугатакожпіклуванняпрогромадунепов’язануіз

виробникомбезпосередньоТакасоціальнатурботаформуєпозитивнийімідж

виробникааувипадкузкомпаніямигалузізалізничногомашинобудування

компенсуєнезручностізавданіпідприємствомгромадітаприродіНинінаявність

напідприємствізалізничноїгалузірозгалуженоїпрограмикорпоративної

соціальноївідповідальностідаєдодатковіконкурентніперевагиприреалізації

своєїпродукціїТакожщодужеважливодляУкраїнизахіднікомпаніїохочіше

співпрацюютьізпартнерамиякідбаютьпродовкіллятапроводятьсоціальні

програми