

## **ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОТЕНЦІАЛУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВАГОНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

*Дикань В. Л., д.е.н., професор,  
Обруч Г. В., аспірант (УкрДУЗТ)*

*У статті авторами досліджено сучасні підходи до визначення ефективності діяльності кластерних утворень. Зазначено, що ефективність функціонування інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, необхідно розглядати через призму забезпечення стійких системних взаємозв'язків між підприємствами-учасниками кластера в аспекті реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.*

*Обґрунтовано, що оцінку ефективності діяльності кластера, доцільно представити в якості інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що включає сукупність ефектів реалізації виробничого, ресурсного, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного, транспортного та інвестиційного потенціалів.*

*Ключові слова: конкурентоспроможність, вагонобудівні підприємства, інноваційно-інтегрований транспортно-виробничий кластер, ефекти реалізації складових потенціалів, інтегральний показник зростання потенціалу конкурентоспроможності.*

## **ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПОТЕНЦИАЛА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

*Дикань В. Л., д.э.н., профессор,  
Обруч А. В., аспирант (УкрГУЖТ)*

*В статье авторами исследованы современные подходы к определению эффективности деятельности кластерных образований. Отмечено, что эффективность функционирования инновационно-интегрированного транспортно-производственного кластера, необходимо рассматривать через призму обеспечения устойчивых системных взаимосвязей между предприятиями-участниками кластера в аспекте реализации потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий.*

*Обосновано, что оценку эффективности деятельности кластера, целесообразно представить в качестве интегрального показателя роста потенциала конкурентоспособности вагоностроительных предприятий, что включает совокупность эффектов реализации производственного, ресурсного, технико-технологического, кадрового, информационного, инновационного, экспортного, транспортного и инвестиционного потенциалов.*

*Ключевые слова: конкурентоспособность, вагоностроительные предприятия, инновационно-интегрированный транспортно-производственный кластер, эффекты реализации составляющих потенциалов, интегральный показатель роста потенциала конкурентоспособности.*

## **DEFINITION OF EFFICIENCY TO REALIZING OF THE POTENTIAL COMPETITIVENESS OF THE CARRIAGE-BUILDING ENTERPRISES**

*Dykan V. L., Doctor of Economics, Professor,  
Obruch A. V., post-graduate student (USURT)*

*In the article, the authors investigate the current approaches to the definition of efficiency of functioning of cluster structures. It is note that the efficiency of innovative-integrated transport-industrial cluster must be viewed through the prism of sustainable system of relationships between enterprises-participants of the cluster in terms of realizing the potential competitiveness of the carriage-building enterprises.*

*It is proved that the estimation of efficiency of activity of the cluster should be presented as an integral indicator of the potential competitiveness of the carriage-building enterprises, which includes the totality of the impacts of production, resources, technological, human, information, innovation, export, transport and investment potentials.*

**Keywords:** *competitiveness, carriage-building enterprises, innovative-integrated transport-industrial cluster, the effects of the implementation components of the potentials, integral indicator of potential competitiveness.*

**Постановка проблеми.** Сьогодні використання механізмів кластеризації набуває все більшого поширення та практичного застосування і визнається одним із основних напрямків підвищення конкурентоспроможності, стимулювання інноваційного розвитку та активізації інвестиційної діяльності підприємств та регіонів.

Оцінка ефективності та доцільності взаємодії учасників в межах кластерного утворення є важливим етапом формування кластера та визначення основних векторів його розвитку, що, у свою чергу, провокує виникнення кола суперечливих теоретико-методичних та практичних питань здійснення подібної оцінки, які потребують детального розгляду та подальшого вирішення.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблемам оцінки ефективності функціонування кластерів присвячено безліч наукових публікацій, в яких розглянуто різноманіття методик та

показників оцінки. Більшість науковців ефективність діяльності кластера ототожнюють із наявністю синергетичного ефекту.

Так, Іванченко Г.В. до найважливіших складових синергетичного ефекту кластерного утворення відносить: ефект від нагромадження й обміну інтелектуальним капіталом; ефект від приросту грошового потоку за рахунок додавання грошових потоків компаній, що входять у кластер; ефект від спільного використання інфраструктурних об'єктів; ефект від зниження трансакційних витрат [1].

Басюк О.В. доводить, що ефекти від створення галузевого кластера пов'язані з синергетикою, що проявляється у дії його учасників: ефект масштабу; ефект охопту; ефект зниження трансакційних витрат; ефект перетікання знань та інновацій; антитригерний ефект; ефект інвестиційних переваг та розподілу

ризиків; ефект спільного використання інфраструктурних об'єктів [2].

Мусаєв Л.А. виділяє декілька рівнів синергетичних ефектів: нано-, мікро-, мезо- та макрорівень. Автором висловлено думку, що максимальний економічний ефект між виробничими системами дають саме виробничі зв'язки з кооперування та комбінування виробництва, а тому кількісно оцінює ефект синергії як суму таких ефектів по кожній виробничій системі, яка входить до складу територіально-виробничого комплексу [3].

Федорова Ю.В. пропонує використовувати сукупність чотирьох складових синергетичного ефекту для визначення ефекту синергії промислово-фінансової групи при введенні до її складу потенційного учасника: операційний, інвестиційний, комутаційний та управлінський синергетичні ефекти [4].

Забезпечення конкурентоспроможності підприємств в умовах формування та функціонування інтеграційних об'єднань широко розглянуто в наукових працях багатьох вчених, серед яких особливої уваги потребують дослідження В.Л. Диканя [5-6], О.В. Дикань [7], О.А. Єрмакової [8], Ю.Є. Кирилова [9], О.М. Рудакова [10] та ін.

Надаючи належне здобуткам науковців, залишається невирішеним питання оцінки ефективності інноваційно-інтегрованих транспортно-виробничих кластерних структур та впливу функціонування кластера на рівень конкурентоспроможності окремої групи підприємств-учасників, у даному випадку – вагонобудівних підприємств.

Тому, **метою наукової статті** є визначення особливостей оцінки ефективності функціонування інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера в аспекті реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

**Виклад основного матеріалу.** В економічній літературі має місце

різноманіття підходів до аналізу та оцінки економічної ефективності функціонування кластерів, що значною мірою обумовлене вибором типу показників, за якими пропонується здійснювати такий аналіз. Тут можна визначати показники, що характеризують загальні результати, досягнуті кластерною структурою, а саме: обсяги виробництва та реалізації продукції, обсяги експорту тощо. Ефективність кластера може оцінюватися також з точки зору його впливу на розвиток території або галузі. У даному аспекті важливими є такі показники, як збільшення кількості робочих місць, зростання рівня доходів населення, збільшення податкових надходжень.

Більшість авторів економічну ефективність кластера пов'язують із наявністю синергетичного ефекту, який проявляється у тому, що загальна вартість компаній-учасників кластера на певному етапі його розвитку стає більшою суми вартостей окремих складових кластера. Крім того, економічна ефективність кластера може бути визначена з точки зору зменшення загальних витрат учасників кластера на виконання окремих функцій: закупівлі сировини, збуту, просування, управління персоналом тощо.

Підхід до оцінки ефективності кластерів з точки зору оптимізації міжкорпоративних та внутрішньо-корпоративних зв'язків основну увагу зосереджує на визначенні економічного ефекту від вдосконалення систем взаємодії з постачальниками, споживачами та різноманітними посередниками.

Інший підхід до дослідження ефективності діяльності кластерів ґрунтується на теорії трансакційних витрат. Тут досліджується економічний ефект від реалізації системи довгострокових контрактів у межах кластера, оцінюється ефективність спільних довгострокових проектів.

Ряд авторів пропонують методики, що дозволяють оцінювати ефективність кластера на основі одного показника. У якості такого показника може виступати сума валової доданої вартості, відношення загальної доданої вартості до обсягу витрат, пов'язаних із функціонуванням кластера. Наявність такого узагальненого показника дозволяє досліджувати динаміку розвитку кластера, а також порівнювати ефективність різних кластерів між собою. Проте такий підхід не враховує того, що ефективність функціонування кластера може проявлятися у різноманітних сферах: економічній, соціальній, податковій, інноваційно-інвестиційній, екологічній та інших [11].

Ефективність функціонування інноваційно-інтегрованого транспортно-

виробничого кластера, на нашу думку, доцільно розглядати через призму забезпечення стійких системних взаємозв'язків між підприємствами-учасниками кластера в аспекті реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств.

Тому оцінку ефективності діяльності кластера вирішено представити в якості інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств, що включає сукупність ефектів реалізації виробничого, ресурсного, техніко-технологічного, кадрового, інформаційного, інноваційного, експортного, транспортного та інвестиційного потенціалів:

$$I_{КС}^{ШТВК} = E_{ВП} \times E_{РП} \times E_{ТП} \times E_{КП} \times E_{ІФП} \times E_{ІНП} \times E_{ЕП} \times E_{ТП} \times E_{ІВП} \quad (1)$$

де  $E_{ВП}$  – ефект реалізації виробничого потенціалу;

$E_{РП}$  – ефект реалізації ресурсного потенціалу;

$E_{ТП}$  – ефект реалізації техніко-технологічного потенціалу;

$E_{КП}$  – ефект реалізації кадрового потенціалу;

$E_{ІФП}$  – ефект реалізації інформаційного потенціалу;

$E_{ІНП}$  – ефект реалізації інноваційного потенціалу;

$E_{ЕП}$  – ефект реалізації експортного потенціалу;

$E_{ТП}$  – ефект реалізації транспортного потенціалу;

$E_{ІВП}$  – ефект реалізації інвестиційного потенціалу.

Комплексна оцінка ефективності функціонування підприємств у складі кластера повинна враховувати низку показників, які слід розподіляти за видами ефектів реалізації потенціалів, що включені до інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств. Так, система оцінки ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств у межах інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера складається з таких елементів: ефекти, прогнозовані результати та показники оцінки реалізації складових потенціалів (рис. 1).

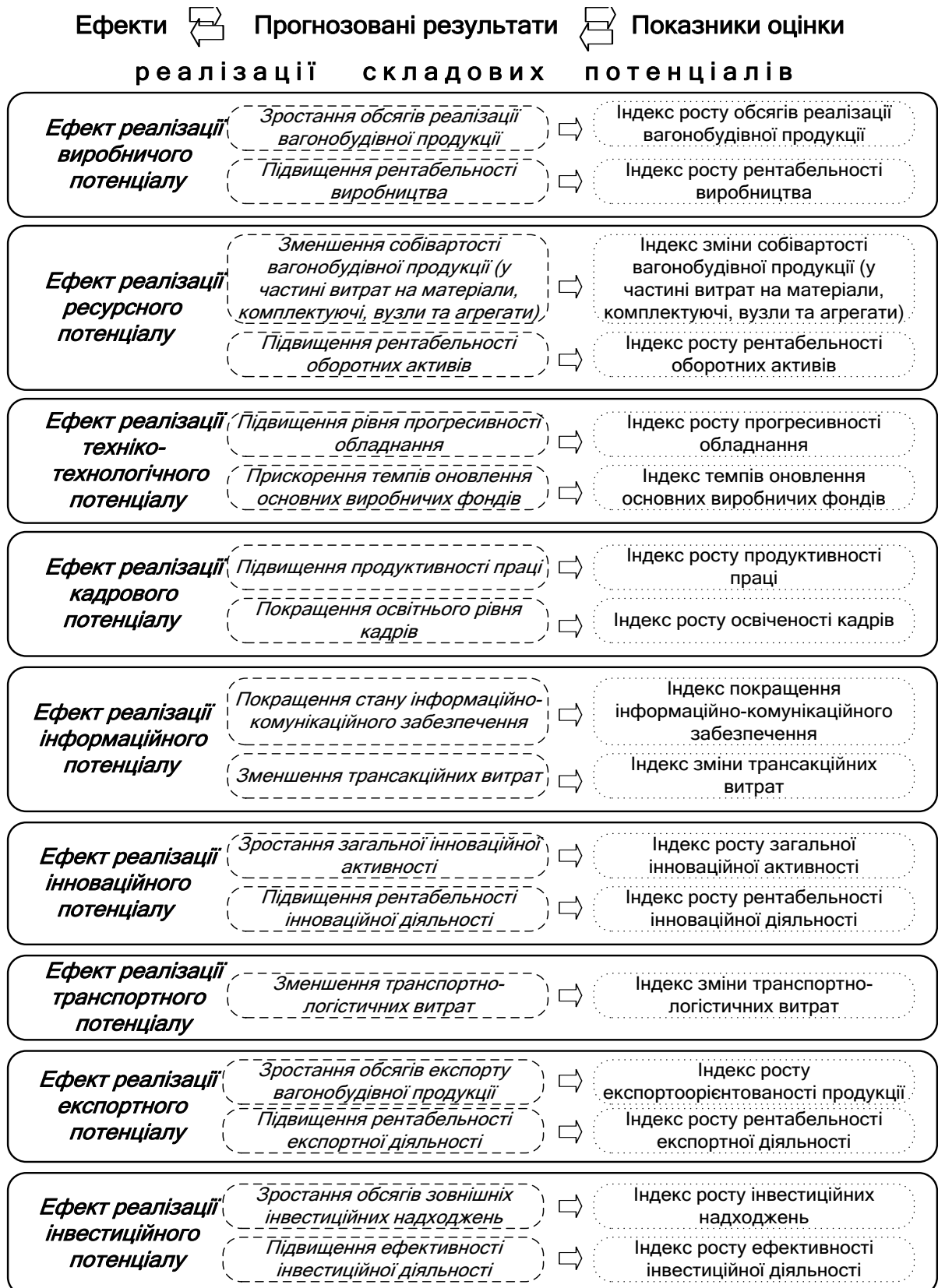


Рис. 1. Система оцінки ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних підприємств у межах інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера (авторська розробка)

Ефект реалізації виробничого потенціалу проявляється в зростанні обсягів реалізації вагонобудівної продукції та підвищенні рентабельності виробництва. Для їх розрахунку необхідно визначити наступні показники.

1 Індекс росту обсягів реалізації вагонобудівної продукції:

$$I_Q^{\text{реал}} = \frac{Q_{\text{ПТВК}}^{\text{реал}}}{Q_{\text{ВВП}}^{\text{реал}}}, \quad (2)$$

де  $Q_{\text{ПТВК}}^{\text{реал}}$  – обсяг реалізації вагонобудівної продукції в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$Q_{\text{ВВП}}^{\text{реал}}$  – обсяг реалізації вагонобудівної продукції в межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс росту рентабельності виробництва:

$$I_R^{\text{вироб}} = \frac{R_{\text{ПТВК}}^{\text{вироб}}}{R_{\text{ВВП}}^{\text{вироб}}}, \quad (3)$$

де  $R_{\text{ПТВК}}^{\text{вироб}}$  – рівень рентабельності вагонобудівної продукції в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$R_{\text{ВВП}}^{\text{вироб}}$  – рівень рентабельності вагонобудівної продукції в межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Ефект реалізації ресурсного потенціалу представлений зменшенням собівартості вагонобудівної продукції (у частині витрат на матеріали, комплектуючі, вузли та агрегати) та підвищенням рентабельності оборотних активів, що, у свою чергу, передбачає розрахунок наступних показників.

1 Індекс зміни собівартості вагонобудівної продукції (у частині витрат на матеріали, комплектуючі, вузли та агрегати):

$$I_C^{\text{прод}} = \frac{C_{\text{ВВП}}^{\text{прод}}}{C_{\text{ПТВК}}^{\text{прод}}}, \quad (4)$$

де  $C_{\text{ВВП}}^{\text{прод}}$  – собівартість вагонобудівної продукції (у частині витрат на матеріали, комплектуючі, вузли та агрегати) у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн;

$C_{\text{ПТВК}}^{\text{прод}}$  – собівартість вагонобудівної продукції (у частині витрат на матеріали, комплектуючі, вузли та агрегати) у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн.

2 Індекс росту рентабельності оборотних активів:

$$I_R^{\text{об.ак.}} = \frac{R_{\text{ПТВК}}^{\text{об.ак.}}}{R_{\text{ВВП}}^{\text{об.ак.}}}, \quad (5)$$

де  $R_{\text{ПТВК}}^{\text{об.ак.}}$  – рівень рентабельності оборотних активів у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$R_{\text{ВВП}}^{\text{об.ак.}}$  – рівень рентабельності оборотних активів у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Ефект реалізації техніко-технологічного потенціалу визначається підвищенням рівня прогресивності обладнання та прискоренням темпів оновлення основних виробничих фондів, показники оцінки чого розраховуються наступним чином.

1 Індекс росту прогресивності обладнання:

$$I_{\text{прогр}}^{\text{ОПФ}} = \frac{K_{\text{ПТВК}}^{\text{прогр.ОПФ}}}{K_{\text{ВВП}}^{\text{прогр.ОПФ}}}, \quad (6)$$

де  $K_{\text{ПТВК}}^{\text{прогр.ОПФ}}$  – коефіцієнт прогресивності обладнання у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$K_{\text{ВВП}}^{\text{прогр.ОПФ}}$  – коефіцієнт прогресивності обладнання у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс темпів оновлення основних виробничих фондів:

$$I_{\text{оновл}}^{\text{ОПФ}} = \frac{K_{\text{ПТВК}}^{\text{оновл.ОПФ}}}{K_{\text{ВВП}}^{\text{оновл.ОПФ}}}, \quad (7)$$

де  $K_{\text{ПТВК}}^{\text{оновл.ОПФ}}$  – коефіцієнт оновлення основних виробничих фондів у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$K_{\text{ВВП}}^{\text{оновл.ОПФ}}$  – коефіцієнт оновлення основних виробничих фондів у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Ефект реалізації кадрового потенціалу проявляється в підвищенні продуктивності праці та покращенні освітнього рівня кадрів. Для їх розрахунку необхідно визначити наступні показники.

1 Індекс росту продуктивності праці:

$$I_{\text{прац}}^{\text{прац}} = \frac{\text{ППП}_{\text{ПТВК}}^{\text{прац}}}{\text{ППП}_{\text{ВВП}}^{\text{прац}}}, \quad (8)$$

де  $\text{ППП}_{\text{ПТВК}}^{\text{прац}}$  – рівень продуктивності праці працівників у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$\text{ППП}_{\text{ВВП}}^{\text{прац}}$  – рівень продуктивності праці працівників у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс росту освіченості кадрів:

$$I_{\text{освіт.р.}}^{\text{кадр}} = \frac{K_{\text{ПТВК}}^{\text{освіт.р.}}}{K_{\text{ВВП}}^{\text{освіт.р.}}}, \quad (9)$$

де  $K_{\text{ПТВК}}^{\text{освіт.р.}}$  – коефіцієнт освітнього рівня кадрів у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$K_{\text{ВВП}}^{\text{освіт.р.}}$  – коефіцієнт освітнього рівня кадрів у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Ефект реалізації інформаційного потенціалу представлений покращенням стану інформаційно-комунікаційного забезпечення та зменшенням трансакційних витрат, що, у свою чергу, передбачає розрахунок наступних показників.

1 Індекс покращення стану інформаційно-комунікаційного забезпечення:

$$I_{\text{інф.-ком.з.}}^{\text{іннов.}} = \frac{K_{\text{ПТВК}}^{\text{інф.-ком.з.}}}{K_{\text{ВВП}}^{\text{інф.-ком.з.}}}, \quad (10)$$

де  $K_{\text{ПТВК}}^{\text{інф.-ком.з.}}$  – коефіцієнт стану інформаційно-комунікаційного забезпечення в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$K_{\text{ВВП}}^{\text{інф.-ком.з.}}$  – коефіцієнт стану інформаційно-комунікаційного забезпечення в межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс зміни трансакційних витрат:

$$I_{\text{транс.в.}}^{\text{інформ}} = \frac{K_{\text{ВВП}}^{\text{транс.в.}}}{K_{\text{ПТВК}}^{\text{транс.в.}}}, \quad (11)$$

де  $K_{\text{ВВП}}^{\text{транс.в.}}$  – коефіцієнт рівня трансакційних витрат у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн;

$K_{\text{ПТВК}}^{\text{тран.в.}}$  – коефіцієнт рівня трансакційних витрат у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн.

Ефект реалізації інноваційного потенціалу пов'язаний зі зростанням загальної інноваційної активності та підвищенням рентабельності інноваційної діяльності, показники оцінки чого розраховуються наступним чином.

1 Індекс росту загальної інноваційної активності:

$$I_Q^{\text{іннов.ак.}} = \frac{Q_{\text{ПТВК}}^{\text{іннов.ак.}}}{Q_{\text{ВВП}}^{\text{іннов.ак.}}}, \quad (12)$$

де  $Q_{\text{ПТВК}}^{\text{іннов.ак.}}$  – обсяг власних та придбаних інноваційних розробок (патентів, ліцензій тощо) у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$Q_{\text{ВВП}}^{\text{іннов.ак.}}$  – обсяг власних та придбаних інноваційних розробок (патентів, ліцензій тощо) у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс росту рентабельності інноваційної діяльності

$$I_R^{\text{іннов.д.}} = \frac{R_{\text{ПТВК}}^{\text{іннов.д.}}}{R_{\text{ВВП}}^{\text{іннов.д.}}}, \quad (13)$$

де  $R_{\text{ПТВК}}^{\text{іннов.д.}}$  – рівень рентабельності інноваційної діяльності в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$R_{\text{ВВП}}^{\text{іннов.д.}}$  – рівень рентабельності інноваційної діяльності в межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Ефект реалізації транспортного потенціалу формується за рахунок зменшення транспортно-логістичних витрат, що розраховується за допомогою індексу зміни їх величини:

$$I_{\text{тр-л.в.}} = \frac{K_{\text{ВВП}}^{\text{тр-л.в.}}}{K_{\text{ПТВК}}^{\text{тр-л.в.}}}, \quad (14)$$

де  $K_{\text{ВВП}}^{\text{тр-л.в.}}$  – коефіцієнт рівня транспортно-логістичних витрат у межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн;

$K_{\text{ПТВК}}^{\text{тр-л.в.}}$  – коефіцієнт рівня транспортно-логістичних витрат у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн.

Ефект реалізації експортного потенціалу виявляється в зростанні обсягів експорту вагонобудівної продукції та підвищенням рентабельності експортної діяльності. Показники оцінки є наступними.

1 Індекс росту експортоорієнтованості продукції:

$$I_Q^{\text{екс.реал}} = \frac{Q_{\text{ПТВК}}^{\text{екс.реал}}}{Q_{\text{ВВП}}^{\text{екс.реал}}}, \quad (15)$$

де  $Q_{\text{ПТВК}}^{\text{екс.реал}}$  – обсяг експорту вагонобудівної продукції в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$Q_{\text{ВВП}}^{\text{екс.реал}}$  – обсяг експорту вагонобудівної продукції в межах самостійно діючих вагонобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс росту рентабельності експортної діяльності:

$$I_R^{\text{екс.д.}} = \frac{R_{\text{ПТВК}}^{\text{екс.д.}}}{R_{\text{ВВП}}^{\text{екс.д.}}}, \quad (16)$$

де  $R_{\text{ПТВК}}^{\text{екс.д.}}$  – рівень рентабельності експортної діяльності в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;



$R_{\text{ВВП}}^{\text{екс.д.}}$  – рівень рентабельності експортної діяльності в межах самостійно діючих вагобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Ефект реалізації інвестиційного потенціалу включає зростання обсягів зовнішніх інвестиційних надходжень та підвищення ефективності інвестиційної діяльності, що передбачає розрахунок наступних показників.

1 Індекс росту інвестиційних надходжень:

$$I_Q^{\text{інвест.}} = \frac{Q_{\text{ІПВК}}^{\text{інвест.}}}{Q_{\text{ВВП}}^{\text{інвест.}}}, \quad (17)$$

де  $Q_{\text{ІПВК}}^{\text{інвест.}}$  – обсяг зовнішніх інвестиційних надходжень у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$Q_{\text{ВВП}}^{\text{інвест.}}$  – обсяг зовнішніх інвестиційних надходжень у межах самостійно діючих вагобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

2 Індекс росту ефективності інвестиційної діяльності:

$$I_{\text{еф}}^{\text{інвест.д.}} = \frac{K_{\text{ІПВК}}^{\text{інвест.д.}}}{K_{\text{ВВП}}^{\text{інвест.д.}}}, \quad (18)$$

де  $K_{\text{ІПВК}}^{\text{інвест.д.}}$  – коефіцієнт ефективності інвестиційної діяльності в межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера, тис. грн;

$K_{\text{ВВП}}^{\text{інвест.д.}}$  – коефіцієнт ефективності інвестиційної діяльності в межах самостійно діючих вагобудівних підприємств до створення кластерного утворення, тис. грн.

Значення показників оцінки ефектів реалізації складових потенціалів, та, відповідно, інтегрального показника зростання потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних

підприємств повинні бути більше 1, що свідчатиме про доцільність створення кластера та виконання ключової мети його створення – формування та реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних підприємств. Якщо значення цих показників менше 1, то це характеризує зниження темпів розвитку вагобудівних підприємств у межах створеного інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера та неефективність його функціонування.

**Висновки.** Сформована система показників оцінки ефективності реалізації потенціалу конкурентоспроможності вагобудівних підприємств дозволяє оцінити вклад кожної групи учасників інноваційно-інтегрованого транспортно-виробничого кластера в розвиток вагобудівних підприємств, визначити загальний рівень зростання потенціалу від створення подібного кластерного утворення та надає можливість застосування наведеної методики оцінки на будь-якому етапі функціонування кластера.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Іванченко Г.В. Синергетичний ефект кластерних утворень у регіоні / Г.В. Іванченко // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. – № 2 (53). – 2012. – С. 66-70.

2 Басюк О.В. Ефекти від функціонування кластеру в рамках регіону / О.В. Басюк // Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи, механізми, ефективність: матеріали VIII Всеукр. наук.-практ. конф., Київ, 15-16 березня 2012 р. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – С. 126.

3 Мусаев Л.А. Оценка синергетического эффекта экономических систем [Электронный ресурс] / Л.А. Мусаев // Вестник ЮРГТУ (НПИ). – 2011. – № 3. – С. 132-136. – Режим доступа: <http://vestnik-npi.info/upload/information>

\_system\_15/3/5/7/item\_357/information\_items\_property\_743.pdf. – Загл. с екрана.

4 Федорова Ю.В. Дослідження прояву синергетики в діяльності учасників промислово-фінансових груп / Ю.В. Федорова // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Харків: НТУ «ХПІ», 2008. – № 54 (3). – С. 23-26.

5 Дикань В.Л. Обеспечение конкурентоустойчивости предприятия: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: «Основа», 1995. – 160 с.

6 Дикань В.Л. Реформирование экономики Украины и конкурентоустойчивость предприятий: монография / В.Л. Дикань. – Харьков: Основа, 1997. – 345 с.

7 Дикань О.В. Організаційно-економічний інструментарій забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту: монографія / О.В. Дикань. – Харків: УкрДУЗТ, 2016. – 443 с.

8 Єрмакова О.А. Роль кластерів у підвищенні міжнародної

конкурентоспроможності регіону / О.А. Єрмакова // Економіка промисловості. – 2009. – № 5. – С. 75-82.

9 Кирилов Ю.Є. Кластери як інструмент підвищення конкурентоспроможності національної економіки в умовах глобалізації [Електронний ресурс] / Ю.Є. Кирилов // Ефективна економіка. – 2013. – № 12. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2608>. – Назва з екрана.

10 Рудаков О.М. Підвищення конкурентоспроможності підприємств-виробників продукції для залізничної галузі: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Рудаков Олександр Миколайович. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 187 с.

11 Коваленко Н.М. Методичний підхід до оцінки ефективності функціонування кластерів підприємств / Н.М. Коваленко // Науковий Вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2014. – Вип. 6. Ч.2. – С. 199-202.

УДК 338.46:641

## СТАН РЕСТОРАННОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО РОЗВИТКУ

*Бутенко О. П., к.е.н., доцент,  
Стрельченко Д. О., студентка (ХНУБА)*

*У статті проведений аналіз стану ресторанного господарства України, співставленні показники галузі із показниками інших країн, визначена динаміка основних структурних показників даного сегменту економіки та динаміка товарообігу за регіонами, на основі яких визначається перспективний сегмент ресторанного бізнесу. Окремо досліджені рекреаційні території. Вказані переваги, які отримує економіка країни від розвитку ресторанного господарства. Розглянуті популярні форми ведення ресторанного господарства на сучасний момент.*

*Ключові слова: ресторанне господарство, ринок послуг, аналіз ринку ресторанного бізнесу, роздрібний товарообіг, тенденції розвитку економіки країни.*