

УДК 338.48-52:797.11 (477)

Давиденко І. В.
кандидат економічних наук, доцент
доцент кафедри туристичного та готельно-ресторанного бізнесу
Одеського національного економічного університету

Davydenko I. V.
Ph.D. in economics
Odessa National Economic University

СУЧАСНИЙ СТАН РЕАЛІЗАЦІЇ КРУЇЗНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МІСТА ОДЕСИ

MODERN STATE OF IMPLEMENTATION OF THE CRUISE POTENTIAL THE ODESSA CITY

Анотація. У статті розглянуто питання розвитку круїзного туризму в Україні та місті Одесі. Проведено аналіз сучасного стану круїзного судноплавства, здійснено оцінку рівня використання круїзного потенціалу міста Одеси. Виділено фактори, що стримуються розвиток круїзного туризму. Для ефективного розвитку круїзного порту міста Одеси пропонується впроваджувати сучасні методи взаємодії всіх суб'єктів ринку, органів влади, міжнародних організацій.

Ключові слова: круїзний туризм, порт, суднозахід, круїзне судноплавство, пасажирський флот, портові збори.

Вступ та постановка проблеми. Круїзний туризм є універсальним видом туризму, глобально інтегрованим до світової економіки, що поєднує у собі практично всі форми рекреації, різні види сервісу та організації дозвілля. Даний вид туризму стимулює розвиток економіки країни, оскільки прибуток від круїзних туристів отримують не тільки круїзні компанії, але й міста, які вони відвідують. На жаль, в Україні довгі роки цьому виду туризму не приділялося належної уваги, лише в останній час влада робить деякі кроки назустріч круїзному туризму, але багато проблем залишаються невирішеними.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження вчених В. Жихаревої, А. Захаріної, Н. Логунової, Ю. Михайлової, С. Нездоймінова [1–5] присвячено аналізу динаміки та проблемам розвитку круїзного судноплавства. Проблеми сучасного торгового судноплавства, міжнародного морського туризму висвітлено в працях А. Бабкіна, Н. Безрукової, В. Дергачова, А. Котлубая. Історичний аспект розвитку круїзної індустрії детально досліджували вчені Н. Зацепіна, О. Ляховська, Л. Паладич. Однак у наведених роботах не висвітлено питання, пов'язані із сучасним аналізом розвитку круїзного судноплавства в Одеському морському порту, не здійснюється оцінка рівня використання круїзного потенціалу міста Одеси.

Метою даної роботи є аналіз сучасного стану круїзного туризму в місті Одесі.

Результати дослідження.

У 90-х роках ХХ ст. Україна була одним зі світових лідерів круїзного судноплавства, здійснювала експлуатацію флоту в основних круїзних регіонах світу. Нині у зв'язку з повною втратою пасажирського флоту потенціал українських портів Чорного моря використовується дуже слабо [5, с. 25].

За часів СРСР найбільш дорогими та такими, що користувалися надзвичайним попитом, але були майже недоступними для потреб пересічних громадян, були тури по Чорному та Середземному морям, оскільки ці тури давали змогу радянським туристам відвідувати за короткотривалу подорож декілька міст-портів, відомих на світовому рівні. Також розповсюдженими серед туристів були тури по річкових артеріях: Дунаю, Волзі, Дніпру.

Після розпаду СРСР Україна повністю лишилася круїзних лайнерів, а тому й можливості розвивати даний вид туристичної діяльності.

Нині в нормативно-правових документах України майже не визначено пріоритети, від яких залежать майбутнє та ефективність розвитку морського круїзного туризму, крім Морської доктрини України [6], а також регіональних програм розвитку туризму та курортів.

Але всупереч цьому Україна має доволі багатий та потужний природно-ресурсний та соціально-економічний потенціал для цієї діяльності, враховуючи той факт, що країна є морською державою і має кордони по Чорному та Азовському морях, а також прямий вихід до Середземного моря.

Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед усіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 18 морських торгових портів і 12 портопунктів [7]. Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним, отже, для того щоб виділитися у самостійний напрям для масового круїзного туризму, не менше п'яти портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Таку інфраструктуру протягом багатьох років мали лише два чорноморські порти: Одеса (Україна) та Констанція (Румунія). В останній час було здійснено модернізацію потужностей із прийому пасажирів у портах Бургас (Болгарія), Сочі (Росія) та Батумі (Грузія), тому Чорноморський регіон може заявляти про себе як про круїзний напрям для суден масового сегменту. Конкурентні переваги Чорноморського регіону в розвитку круїзного туризму також можуть забезпечуватися завдяки позиціонуванню портів на міжнародному круїзному ринку як нішових. Для обслуговування суден нішового сектору підходять 16 портів чорного моря: Одеса, Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч (Україна), Бургас, Несебр, Варна (Болгарія), Констанца (Румунія), Новоросійськ, Сочі (Росія), Батумі (Грузія), Трабзон, Самсун, Синоп (Туреччина).

До конкурентних переваг Чорноморського регіону з позиції круїзного судноплавства належать:

– можливість відвідати протягом одного круїзу декілька країн;

– рівновіддаленість портів, що дає змогу здійснювати комфортабельні нічні переходи;

– розташування пасажирських портів у безпосередній близькості від центра міста у більшості портів Чорного моря;

– наявність на території міст відвідання значної кількості пам'яток архітектури та містобудування;

– розгалужена транспортна система;

– розвинена індустрія розваг та дозвілля;

– наявність облаштованих місць для пляжного відпочинку та рекреації туристів круїзних маршрутів.

Стримуючими факторами розвитку в'їзного круїзного туризму в регіоні є такі:

– географічне розташування, зокрема «нетранзитність» Чорного моря, що ставить чорноморський круїзний туризм у залежність від круїзного туризму Середземного моря з його чітко визначеною сезонністю: «піками» активності навесні та восени та майже повною відсутністю потоку туристів у червні та серпні;

– короткий сезон круїзного туризму, який триває сім місяців (квітень-серпень) унаслідок несприятливих погодних умов в осінньо-зимовий період (штормів, ожеледі);

– наявні обмеження для проходження суден через пролив Босфор, що дає змогу проходити суднам довжиною не більше 300 м.

До факторів, які могли б перетворити Чорноморський регіон в один із найбільш привабливих круїзних ареалів Європи, фахівці відносять будівництво нових причалів, здатних приймати лайнери довжиною до 300 м, і нових аеропортів.

Той факт, що більшість одиниць пасажирського флоту країни нині базується в Одесі, визначає спрямованість маршрутів морських круїзів, наявних на ринку. Найбільш частими пропозиціями є теплохідні подорожі по Середземному морю із заходом у порти Туреччини (Стамбул), Греції (Пірей), Єгипту (Порт-Саїд, Олександрія), Ізраїлю, Італії, Іспанії та інших країн. Мають успіх у туристів круїзні тури по Балтійському і Північному морям, що починаються із Санкт-Петербурга або Калінінграда із зупинками у портах Північної Європи і Скандинавії. Особливо популярний традиційний морський круїз навколо Європи (Одеса – Санкт-Петербург), що дає змогу за одну поїздку побачити практично все головні країни Старого світу.

У цій діяльності можуть бути задіяні такі центри мореплавства України, як Одеса, Миколаїв, Херсон, Ізмаїл, Чорноморськ, Маріуполь та ін.

Розвиток туризму в Україні у цілому та в Одеському регіоні зокрема визначається низкою програмних документів, серед яких найголовнішими є «Програма розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2017–2020 роки», «Програма розвитку туризму в м. Одесі на 2016–2020 роки»; «Регіональна програма розвитку водного господарства Одеської області на період до 2021 року». Однак, незважаючи на зацікавленість владних структур щодо розвитку туризму в Одеському регіоні, у даній сфері діяльності є численні проблеми.

Пасажирський комплекс Одеського порту розташований у самому центрі Одеси, поруч з основними визначними пам'ятками міста: Потьомкінськими сходами та пам'ятником герцогу Дюку де Ришельє, першому градоначальнику Одеси, Дерibasівською вулицею і Театром опери та балету. Нині пасажирський комплекс здатний одночасно приймати п'ять теплоходів на причалах загальною довжиною 1 370 м. Глибина порту поблизу причалів варіюється від 9,5 до 11,5 м. Фарватер і портові споруди дають змогу приймати теплоходи довжиною до 300 м.

Найбільше судно, яке заходило в акваторію Одеського порту, – це судно норвезької компанії Norwegian Cruise Line під назвою NORWEGIAN JADE під прапором Багамів, яке має довжину 294,13 м, а ширину – 32 м. Це був одноденний візит 2 тис. пасажирів.

Одеський морський торговельний порт надає послуги з бункерування пасажирських суден, забезпечуючи їх паливом високого очищення. Питна вода, що подається на судна, береться з артезіанських свердловин, що гарантує її чистоту. У будівлі морського вокзалу розташовані ресторани, офіси туристичних агентств, банків, пошти, DHL та інші установи.

За офіційними даними Державної служби статистики України, в Одеський порт у середньому заходить 65–70 лайнерів на рік. Однак через політичну та економічну кризу в Україні в останні роки стрімко скоротилися суднозаходи в Одеський порт. Окремі круїзні компанії пропонують заходи до Стамбулу, відвідують Трабзон і не пересуваються далі до інших портів Чорного моря, деякі з них переорієнтували суднозаходи з Одеси, Ялти, Сочі до Варни і Батумі. Так, у 2016 р. до Одеського пасажирського терміналу було здійснено п'ять суднозаходів, що є історичним мінімумом і навіть нижче рівня кризового 1997 р. (рис. 1).

Максимальне значення круїзних суднозаходів до Одеського порту було зафіксоване в 2013 р. – 125 одиниць (106 морських і 19 річкових). У 2014 р. порівняно з 2013 р. кількість суднозаходів круїзних суден в Одеський порт знизилася на 73,6%, у 2015 та 2016 рр. падіння продовжилось. У сезоні 2016 р. Одеський порт прийняв тільки п'ять круїзних лайнерів. Обслуговано майже 1 230 пасажирів [8]. На жаль, збільшення кількості заходів круїзних суден до міста Одеси й досі не відбувається. Так, війна в Сирії, неспокійна обстановка на Близькому Сході, теракти і вибухи в Стамбулі стали причиною того, що кілька великих круїзних компаній, такі як Crystal Cruises, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises і Regent Seven Seas Cruises відмовилися від заходів у Чорноморський регіон.

Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Одеському регіоні, більшість дослідників відзначають відсутність пасажирського флоту. У Чорноморському регіоні починаючи із середини 1990-х років різними вітчизняними судноплавними компаніями неодноразово робилися спроби відродити круїзне судноплавство на популярній Кримсько-Кавказькій лінії. У 1990-х роках Чорноморським морським пароплавством був організований круїз за маршрутом Одеса – Пірей – Хайфа – Лімасол – Стамбул – Сочі – Ялта – Севастополь – Одеса на теплоході «Одеса Сан», який проіснував менше двох років. На початку 2000-х років був організований разовий круїз навколо Чорного моря на теплоході «Тарас Шевченко». У 2006–2007 рр. судноплавна компанія «Укрферрі» організувала кілька чорноморських круїзів на теплоході «Південна Пальміра».

Якщо розглядати привабливість та потенціал саме порту Одеса, то прогнози експертів щодо подальшого розвитку круїзного туризму є оптимістичними. Це видно на прикладах діяльності окремих іноземних операторів, зацікавлених у заходах до Одеси. Так, круїзна компанія MSC Cruises включила місто в список портів заходів ще в 2008 р. Із того часу в межах осінніх кругових круїзів «Панорама Середземномор'я» до м. Одеси заходить теплохід MSC Opera, розрахований на 2 тис. пасажирів. Цікаво, що кількість бажаючих відвідати Південну Пальміру за період функціонування даної лінії зросла із 40 до 1 429 осіб.

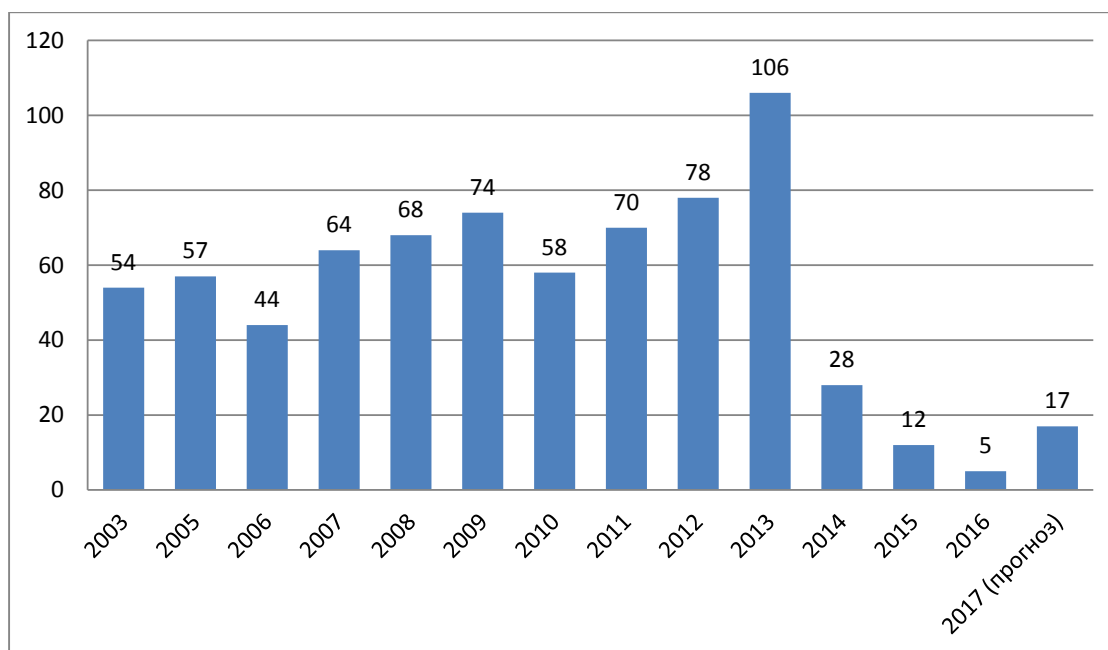


Рис. 1. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2003–2017 рр.*

* Прогноз кількості суднозаходів на 2017 р. приведений за кількістю заявок на заходи пасажирських суден на 2017 р., які отримала адміністрація порту м. Одеси [8].

Слід зазначити, що Одеський порт є портом відправлення, що працює за маршрутом Одеса – Пірей – Сорренто – Генуя – Чівітавекк'я – Стамбул – Одеса. Більше того, існують плани організації паломницьких круїзів із заходом в порти України, Греції, Ізраїлю та Єгипту. Дрібні судноплавні або туристичні компанії, що організують круїзи на одному-двох невеликих орендованих судах, як правило, технічно застарілих, не мають жодних конкурентних переваг порівняно з потужними іноземними круїзними операторами. Це свідчить про відсутність можливості успішно конкурувати за важливим критерієм «ціна круїзу/якість обслуговування». Наприклад, на судні «Принцеса Олена», яке здійснює кругові рейси на лінії Одеса – Стамбул – Одеса, вартість поїздки становить 755 дол. США на одну особу за двомісного розміщення в каюті зі зручностями на шестиденний рейс (при цьому з шести днів три дні судно стоїть у Стамбулі). Такий рівень цін є співвідносним із вартістю європейських круїзів ліній першого класу, таких як MSC Cruises, за значно вищого класу обслуговування. Зважаючи на рівень комфортабельності суден і якості сервісу, ціни на круїзи українських операторів повинні бути нижче, ніж у іноземних. Проте досягти цього на практиці досить важко з урахуванням того, що іноземні круїзні компанії використовують комфортабельні лайнери із сучасною туристичною інфраструктурою і мають позитивно зарекомендовані бренди на ринку послуг. Необхідно враховувати і той факт, що нині все більша кількість морських туристів бронює круїзи, оминаючи українських посередників, через американських та інших агентів за мінімальними цінами, зі знижками у вигляді on-board credit та іншими видами бонусів.

Ще однією важливою причиною низької кількості суднозаходів до Одеського порту є портові збори. У наказі про портові збори передбачено різні ставки для шести груп суден. Оскільки нас цікавить тільки круїзне судноплавство, а саме пасажирські лайнери, розглянемо ставки тільки групи Б в Одеському порту (табл. 1).

У морському порту Одеса застосовується знижка в розмірі 20% зі ставок усіх видів портових зборів для круїзних пасажирських суден закордонного плавання групи Б (за винятком тих, що виконують вантажопасажирські рейси) [9].

У період з 15 листопада по 15 березня для круїзних пасажирських суден у закордонному плаванні групи Б (за винятком тих, що виконують вантажопасажирські рейси), що виконують рейси до будь-якого морського порту, застосовується знижка з усіх видів портових зборів у розмірі 50% [9]. Однак, навіть враховуючи наведені знижки, розміри портових зборів в Одеському порту є достатньо високими та співвідносними зі зборами інших європейських портів, які за аналогічну вартість пропонують зовсім інші технічні можливості, портове облаштування, рівень обслуговування портових структур.

Окрім вищевикладених проблем, існують технічні обмеження для прийому круїзних суден у Одеському порту. Прийом великих круїзних теплоходів в Одеському порту обмежений пропускною спроможністю протоки Босфор, унаслідок чого найбільшу частку суднозаходів становлять транзитні круїзні суди пасажиромісткістю до 500 осіб, тоді як у всьому світі середня пасажиромісткість круїзного судна становить 3 тис. осіб; окрім того, в останньому десятилітті яскраво позначилася тенденція до переважання лайнерів більшого тоннажу і пасажиромісткості (до 7 тис. осіб) із максимально широким асортиментом послуг на борту.

Результати проведеного дослідження наочно ілюструють, що поки наявний соціально-економічний, географічний, культурно-історичний, потенціал міста Одеси залишається майже не задіяним для залучення круїзних туристів. Сучасна нестабільна геополітична ситуація, нерегульованість багатьох організаційно-економічних питань функціонування пасажирського флоту в Україні, незадовільне та іноді застаріле технічне оснащення портів не сприяють активізації розвитку круїзного туризму в Україні у цілому та в місті Одесі зокрема. А це означає, що

Ставки портових зборів в Одеському морському порту

Види зборів	Тариф
Корабельний збір	Збір нараховується за одиницю умовного об'єму судна за кожний вхід в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу, а також вихід з акваторії порту, операційної акваторії причалу за ставками 0,174 дол. США у закордонному плаванні і 0,0085 у каботажному плаванні
Канальний збір	0,017 дол. США – у закордонному плаванні; 0,002 дол. США – у каботажному плаванні
Причальні збори	0,0114 дол. США – у закордонному плаванні; 0,00114 дол. США – у каботажному плаванні
Санітарні збори	0,022 – стоянки до 10 діб; 0,036 – стоянки від 10 до 30 діб у закордонному плаванні; 0,0022 – стоянки до 10 діб; 0,0036 – стоянки від 10 до 30 діб у каботажному плаванні
Адміністративні збори	Адміністративний збір стягується під час кожного заходження судна у порт за такими ставками: 0,022 дол. США за 1 куб. м умовного об'єму судна – із суден у закордонному плаванні; 0,0022 дол. США за 1 куб. м умовного об'єму судна – із суден у каботажному плаванні
Якірний збір	Із суден груп А та Б за стоянку більш як 12 годин на внутрішньому рейді морського порту якірний збір розраховується за добовими ставками за 1 куб. м об'єму судна за фактичний час стоянки: 0,0043 дол. США – із суден у закордонному плаванні; 0,00043 дол. США – із суден у каботажному плаванні
Маяковий збір	Для суден груп А і Б маяковий збір нараховується під час кожного заходу судна у морський порт або за кожне проходження його транзитом, за такими ставками: 0,046 долара США за 1 куб. м об'єму судна – із суден у закордонному плаванні; 0,0046 долара США за 1 куб. м об'єму судна – із суден у каботажному плаванні

Джерело: складено за даними [9]

бюджети всіх рівнів не отримують додаткові надходження від прийому туристів, не створюються робочі місця в портових містах. Однак відомо, що круїзний туризм приносить значні доходи морським країнам. За експертними оцінками, кожен іноземний турист у базовому порту витрачає суму, еквівалентну 100 євро, а в інших портах заходу круїзного судна – як мінімум 50 євро [10], тому і держави, й окремі портові міста, й туристичні оператори зацікавлені в розвитку круїзного туризму та консолідованими зусиллями створюють сприятливі умови для розвитку цієї діяльності.

Висновки. Таким чином, показники розвитку круїзного туризму в Україні у цілому й у місті Одесі зокрема в останні роки значно знизилися. Незважаючи на значний рекреаційно-туристичний та географічний потенціал міста, привабливість для круїзних туристів, кіль-

кість судозаходів у порт Одеса та кількість обслужованих туристів не дають можливість заявляти про місто як про центр круїзного туризму в Україні. Досвід формування круїзного судноплавства у Туреччині, Греції, країнах Балтії показує, що для ефективного розвитку круїзних портів, підвищення їх конкурентоспроможності на світовому ринку круїзних перевезень необхідно впроваджувати сучасні методи взаємодії всіх суб'єктів ринку, органів влади, міжнародних організацій. В умовах міжнародної інтеграції туристичної діяльності для подальшого розвитку круїзного туризму в Україні державним та місцевим органам влади необхідно ініціювати співпрацю з вітчизняними та міжнародними туристичними операторами, адміністрацією морських портів та всіма зацікавленими сторонами, що й є перспективним напрямом проведення подальших досліджень у цій сфері.

Список використаних джерел:

1. Жихарева В.В. Сучасні тенденції розвитку ринку круїзного судноплавства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 39(2). – С. 153–166.
2. Захарина А.Г. Определение сущности и особенностей круизного туризма / А.Г. Захарина // Держава та регіони. – 2013. – № 3. – С. 39–43.
3. Логунова Н.А. Роль морских портов Украины в развитии отечественного круизного бизнеса / Н.А. Логунова // Водний транспорт. – 2014. – Вип. 1. – С. 156–163.
4. Михайлова Ю.В., Карева А.А. Выявление проблем и обоснование стратегических приоритетов развития морской отрасли Украины на современном этапе / Ю.В. Михайлова, А.А. Карева // Сборник научных трудов Sworld. – 2013. – Вып. 1. – Т. 1. – С. 48–55.
5. Нездойминов С.Г. Круизный рынок Черноморского региона Украины / С.Г. Нездойминов // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 5. Эканоміка. Сацыялогія. Біялогія. – 2013. – № 3(161). – С. 25–30.
6. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009/print>.
7. Порты Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://portsukraine.com>.
8. Итоги круизного сезона в Одесском порту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uspa.gov.ua/ru/?option=com_content&view=article&id=972:itogikruiznogo-sezona-v-odesskom-portu&catid=23:novosti-ampu&Itemid=177.
9. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України». Круїзний туризм [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua>.
10. Уайльд П. Тенденции в развитии круизного рынка / П. Уайльд [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/2580>.

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы развития круизного туризма в Украине и городе Одессе. Проведен анализ современного состояния круизного судоходства, дана оценка уровню использования круизного потенциала города Одессы. Выделены факторы, сдерживающие развитие круизного туризма. Для эффективного развития круизного порта города Одессы предлагается внедрять современные методы взаимодействия всех субъектов рынка, органов власти, международных организаций.

Ключевые слова: круизный туризм, порт, судоходство, круизное судоходство, пассажирский флот, портовые сборы.

Summary. The article deals with the development of cruise tourism in Ukraine and Odessa city. An analysis of the current state of cruise shipping is carried out, an estimation of the level of the cruise potential the Odessa city is given. The factors limiting the development of cruise tourism are determined. For effective development of cruise port of Odessa is proposed to introduce modern methods of interaction between all market players, government and international organizations.

Key words: Cruise tourism, port, entering the port, cruise shipping, passenger fleet, port fees.

УДК 658

Дейнега О. В.

*кандидат економічних наук,
доцент, проректор із наукової роботи
Рівненського державного гуманітарного університету*

Deyneha O. V.

*PhD in Economics,
Associate Professor, Vice-Rector for Scientific Work
Rivne State Humanitarian University*

ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ МАКРОСЕРЕДОВИЩА НА ДІЯЛЬНІСТЬ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

ESTIMATION OF INFLUENCE OF MACROENVIRONMENT ON ACTIVITY OF MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

Анотація. У статті ідентифіковано фактори макросередовища підприємства. Описано технологію проведення PEST-аналізу. Проаналізовано стан машинобудівної промисловості України. Конкретизовано характер основних факторів макросередовища та оцінено їх вплив на діяльність машинобудівних підприємств. Визначено основні напрями зниження негативного впливу факторів макросередовища на діяльність машинобудівних підприємств.

Ключові слова: машинобудівне підприємство, середовище підприємства, макросередовище, фактори макросередовища, вплив факторів макросередовища.

Вступ та постановка проблеми. Обраний Україною курс на євроінтеграцію сприяв подальшому поглибленню процесів, пов'язаних із формуванням ринкового середовища, адже, як відомо, економіка Євросоюзу є виключно ринково орієнтованою. Відповідно, планування як стратегічної, так і поточної діяльності більшості вітчизняних підприємств потребує детального врахування сукупності факторів середовища, які впливають на неї. З цієї позиції підприємства машинобудування потребують ще більш глибокого та детального оцінювання факторів макросередовища (у тому числі міжнародного), оскільки їм нині необхідно переорієнтувати збут своєї продукції з ринку Росії на ринки країн Європейського Союзу, що вимагає від менеджменту зміни традиційних підходів до планування власної діяльності. Маючи значний експортний потенціал (кваліфікований персонал, виробничі потужності, сировинні ресурси тощо), більшість підприємств поки що його майже не реалізовує. Особливої уваги при цьому заслуговує оцінювання факторів макросередовища, які, як відомо, є неконтрольованими, тому підприємство не може безпосередньо на них впливати, хоча обов'язково має враховувати під час планування власної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Більшість вітчизняних і зарубіжних науковців, які досліджують питання маркетингу та менеджменту, у своїх працях обов'язково приділяє увагу дослідженню факторів макросередовища, які впливають на ефективність діяльності підприємств. Серед них варто виділити праці О. Віханського, С. Гаркавенко, М. Мескона, Є. Крикавського, О. Осовського, М. Портера, Н. Чухрай, які структурували середовище діяльності підприємства та визначили перелік факторів, які його формують. Водночас за структурування макросередовища діяльності підприємства і виокремлення цих факторів у працях учених присутні методичні розбіжності, що не дає змоги однозначно здійснити його об'єктивну оцінку. Саме тому виникає потреба в узагальненні наявних теоретичних позицій щодо цієї проблеми та виділенні найбільш суттєвих факторів, що дасть змогу оцінити рівень впливу макросередовища на діяльність підприємств.

Метою даної роботи є ідентифікування факторів макросередовища машинобудівних підприємств та оцінювання впливу на їхню діяльність.