

впливу на вартість бізнесу.

Таким чином, виділення та класифікація факторів формування вартості дозволяє обґрунтувати пріоритетні об'єкти управління з точки зору прирощення вартості підприємства та забезпечити його ефективне довгострокове функціонування.

Джерела та література

1. Коупленд Т., Коллер Т., Муррін Д. Стоимость компаний: оценка и управление. – М.: Олимп-бизнес, 1999.
2. Мендрул О.Г. Управление вартістю підприємств. Монографія. – К.: КНЕУ, 2002. – 272 с.
3. Панков В.А. Управление стоимостью наукоемкого машиностроительного предприятия: теория и практика. – К.: Наука, 2003. – 424 с.
4. Егерев И.А. Стоимость бизнеса: Искусство управления: Учеб. пособие. – М.: Дело, 2003. – 480 с.
5. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.3 / Редкол.: ... С.В.Мочерний (відп.ред.) та ін. – К.: Видавничий центр „Академія”, 2002. – 952 с.
6. Круш П.В., Поліщук С.В. Оцінка бізнесу: Навч. посібн. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 264 с.
7. Маренков В.Н., Демшин В.В. Концепция управления стоимостью // Управление компанией. – 2001. – №4 // [http:// www.cfin.ru](http://www.cfin.ru)
8. Гавва В.Н., Божко Е.А. Потенціал підприємства: формування та оцінювання: Навч. посібн.- К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 224 с.
9. Кашин С. Три цены бизнеса // Секрет фирмы. – 2004. – №12 (51).

Толмачев А.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ КРЫМА: ДОНУЗЛАВ

Актуальность разработки программ стратегического развития Автономной Республики Крым особенно возросла в связи с новыми открытиями запасов нефти и газа на шельфе Черного моря и выбором дальнейшего пути: быть Крыму рекреационным регионом или промышленно-транспортным. Устойчивое развитие Крыма как уникального рекреационного района предполагает проведение экономических и социальных реформ таким образом, чтобы достижение поставленных экономических и социальных целей не осуществлялось за счет безвозвратного уничтожения природных экосистем и ресурсов, а наоборот, содействовало бы восстановлению и воспроизводству природного ресурсного потенциала, а также улучшению состояния экологической ситуации в регионе. Проблема представляет собой стратегию устойчивого развития региона, а именно рекреационной зоны АРК. Решению данной проблемы посвящались работы В.Ф. Сутулы, П.И.Акименко, А.В.Верченко, И.В.Бережной и других. Однако особенно остро данная проблема встала после подписания Президентом Украины Указа о мерах по созданию Крымского морского транспортно-промышленного комплекса «Донузлав».

Цель данного исследования заключается в эколого-экономическом анализе проекта построения Крымского морского транспортно-промышленного комплекса «Донузлав» и последствий его внедрения.

До 1994 года на озере Донузлав располагалась Крымская военно-морская база Черноморского флота Российской Федерации, в состав которой входили подразделения противолодочной морской авиации и кораблей-истребителей. После ее ликвидации был создан Южный военно-морской район военно-морских сил Украины, который занимал лишь небольшую часть предыдущего объектов в районе поселка Новоозерный. В 2003 году Кабинет Министров Украины передал порт на озере Донузлав в распоряжение государственного объединения "Укрморпорт", а Министерство транспорта начало разработку проекта по строительству здесь торгового морского порта и терминала для перевалки нефти. Для сохранения статуса морской державы Украине необходима хорошо развитая транспортная инфраструктура, включающая современные морские порты. Из существующих 19 морских портов в Украине две трети не имеют перспектив развития. Среди бесперспективных портов президент Украины отмечает порты Одессы, Ялты и Феодосии.

Мощность существующих портов Украины (по данным института „ЧерноморНИИпроект”) оценивается в 120 млн. т/год, общий грузооборот в 2004 году достиг 110 млн. т/год. При сформированных темпах роста товаропотоков грузооборот портов достигнет их пропускной способности уже через несколько лет, а возможности развития в границах отведенных территорий и акваторий будут исчерпаны до 2010 года. Чтобы ускорить процесс интеграции в мировую торговлю Украине нужен большой современный глубоководный порт.

Концепция строительства Крымского морского транспортно-промышленного комплекса “Донузлав”, утвержденная 16 июня 2004 года на сессии Верховной Рады Автономной Республики Крым, предполагает размещение порта и производственных объектов, имеющих к нему отношение, на северной стороне озера Донузлав. В южной стороне озера намечено размещение санаторно-курортных учреждений, объектов отдыха и туризма, морского вокзала, паромной переправы и др. [1]

В состав проектируемого транспортно-промышленного комплекса войдут: 1) морской порт, который будет состоять из специализированных и универсальных комплексов: контейнерного терминала, комплекса генеральных и лесных грузов, навалочных грузов (угля, удобрений, цемента, зерновых, сахара), рефрижераторных грузов, автопаромов, ролкеров; 2) нефтяная гавань, которая будет включать такие специализированные подразделения и комплексы, как ПК сырой нефти, ПК нефтепродуктов, бункеровочная база; 3) нефтеперерабатывающий завод, мощностью на 8 млн. тонн в год; 4) судоразделочная база; 5) предприятия по обработке и предпродажной подготовке грузов (цех расфасовки упаковки цемента, минеральных удобрений, лесоперерабатывающий комплекс); 6) аэропорт, построенный на базе существующего аэродромного

комплекса Минобороны Украины вблизи пгт Мирного, который сможет принимать самолеты ИЛ, ТУ, АН, а также «тяжелые» «Боинги», ДС-8, А-320, А-340 и другие; будет работать круглосуточно и круглогодично, рассчитан на годовой грузооборот до 70 тыс. тонн в год и пассажиропоток до 3 млн. человек в год.

Кроме того, планируется строительство двухколейной железной дороги Воинка - Донузлав, протяженностью 104 км, автомобильной дороги протяженностью свыше 100 км, и нефтепровода. Но решение по транспортировке нефти по трубе во многом зависит от того, по какому сценарию будет реализован транзит каспийской и казахстанской нефти в страны Западной Европы. Если оправдается прогноз о транзите через Украину объемов нефти, которые оцениваются в 60 миллионов тонн в год, то нефтепровод от города Броды через Херсон на Донузлав решит проблему дефицита пропускной способности существующих морских портов [2]

По замыслу авторов проекта, КМТПК «Донузлав» станет крупнейшим портом на Черном море ежегодной мощностью до 70 млн. тонн грузопереработки, в том числе: 5 млн. тонн бункеровочного топлива, 2 млн. тонн светлых нефтепродуктов, 20 млн. тонн сырой нефти, 1 млн. тонн химических продуктов на крытые склады, 6 млн. тонн угля и руды, 3,5 млн. тонн генеральных грузов (включая металл) и т. д. [13]

Цена проекта — 2,5 млрд. евро. На эти деньги планируется построить морской порт с комплексом сухопутных промышленных предприятий и бункерной базой (1520 млн. евро), судоверфь (80 млн.), перегрузочный терминал (300 млн.), железную дорогу (150 млн.), автодорогу (100 млн.) и аэропорт с возможностью перевалки (150 млн.). [3]

Общая площадь Крымского морского транспортно-промышленного порта предполагается около 6000 гектаров. В том числе под комплексом - 1500 гектаров, другими объектами, такими как пассажирская переправа, железнодорожный и морской вокзалы - 1500 гектара, под автомобильной и железной дорогами - 1000 гектаров, будет находиться в запасе и использоваться как резерв для дальнейшего развития комплекса - 1500 гектаров [1]. Под строительство порта предусматривается изъять земли Штормовского, Новоивановского, Медведевского, Мирненского, Веселовского и Новоозерненского сельсоветов. Согласно проекту, земельные участки, расположенные в зоне строительства портовых и припортовых сооружений, практически свободны, принадлежат государству, не распаиваны и не пригодны для сельского хозяйства. Но это далеко не так. Там расположены и садоводческие кооперативы, и базы отдыха, и сельхозпредприятия, растут виноградники.

В настоящее время по строительству объектов КМТПК «Донузлав» имеется ряд потенциальных инвесторов. В декабре 2005 года на призыв Президента Виктора Ющенко к иностранным инвесторам поучаствовать в строительстве крупного порта на озере Донузлав отозвался израильский бизнесмен Йосиф Ахунов, который, по его словам, полностью готов профинансировать строительство порта. Кроме того, свой интерес к инвестициям в строительство КМТПК «Донузлав» проявили российский Национальный резервный банк и Внешторгбанк, нефтяные компании «ЮКОС» и «Лукойл», а так же Индустриальный союз Донбасса. Желаящие есть, только нет ни реальных предложений, ни серьезных намерений вкладывать деньги в «Донузлав». При этом неясно пока и участие самой Украины. В проекте госбюджета на 2006 год на «Донузлав» предусмотрено всего лишь 20 млн. грн.

Исключительно благоприятные естественные условия в месте расположения КМТПК "Донузлав" гарантируют высокую экономическую эффективность строительства, конкурентоспособность транспортных услуг и продукции предприятий, которые будут оказывать содействие привлечению, как отечественных грузов, так грузов из стран СНГ. Защитники проекта настаивают, что строительство комплекса наряду с созданием высокомеханизированного порта, транспортной инфраструктуры позволит: решить острые социально-экономические проблемы поселков Мирного и Новоозерное; создаст около 12 тыс. рабочих мест; обеспечить ежегодные поступления в бюджеты в размере 65 млн. евро; окажет содействие оживлению аграрного сектора региона; увеличит количество отдыхающих в рекреационных районах Западного Крыма; станет мощным фактором развития экономики Крыма и юга Украины.

Известно, что с уходом военных и разрушением инфраструктуры базировавшихся здесь Черноморского флота и морской авиации население поселков осталось без работы и средств к существованию. Молодежь вынуждена ехать на заработки в более благополучные регионы Крыма и Украины. Люди старшего возраста, чтобы прокормиться, занимаются рыбным промыслом, мелкой торговлей, обслуживанием зарождающихся объектов туризма и рекреации.

Реализация столь масштабного проекта на основе современных портовых и промышленных технологий позволит создать в Крыму самый мощный транспортно-промышленный комплекс, который сможет успешно конкурировать на мировом рынке морских перевозок, что будет стимулировать интеграцию Украины в европейскую и мировую транспортно-экономическую систему, а также привлечение внешних и внутренних капиталов к инвестированию в национальную экономику.

Однако проводники идеи строительства порта на местах столкнулись с серьезным противостоянием — прежде всего со стороны местной общины. Жители Евпатории и ближайших к озеру поселков - Мирного и Новоозерного, чуть не в штыки воспринимают это начинание. Прежде всего, их пугает возможная потеря пусть небольших, но проверенных временем доходов от работы курортов — они убеждены, что функционирование нового порта поставит крест на туристическом бизнесе.

Крымская организация «Экология и мир» подготовила экологическую экспертизу, подписанную рядом членов-корреспондентов Академии наук Украины, и в частности, Президентом Крымской Академии Наук Виктором Тарасенко. Во-первых, крупный портово-промышленный комплекс «Донузлав» будет оказывать мощное воздействие на все компоненты окружающей природной среды. Перевалка сыпучих, рыхлых грузов (железнодорожных концентратов, окатышей, бокситов и др.), сырой нефти и ее переработка — таит серьезную угрозу для загрязнения атмосферы, почв, грунтов и прилегающей акватории озера Донузлав и Черного моря. Поэтому, будущий ППК «Донузлав» может стать одной из «горячих экологических точек» на запад-

ном побережье Крымского полуострова и создать массу проблем для дальнейшего развития уже существующего международного детского курорта. При этом произойдет невыполнение Украиной своих обязательств перед мировым сообществом по рациональному природопользованию и защите биоразнообразия в Азово-Черноморском бассейне, охране дикой флоры и фауны, мигрирующих видов диких животных, защите Черного моря от загрязнения. В результате - снижение авторитета региона и страны, разрушение природного и биоресурсного потенциала Крыма, ухудшение здоровья населения. Быстрый "революционный" путь экологического развития региона через создание крупного портово-промышленного комплекса таит в себе угрозу такой же быстрой смены приоритетов (при изменении рыночной конъюнктуры) у инвесторов и исполнителей данного проекта. Ожидаемые быстрые экономические выгоды могут обернуться большими экономическими потерями при остановке работы порта. В результате - потеря рабочих мест при подорванной курортно-рекреационной отрасли и разрушенной природоохранной сети.

Для строительства КМТПК «Донузлав» необходимо будет выполнить дноуглубительные работы на входном канале и на акватории порта (ранее аналогичные работы неоднократно уже проводились и продолжают выполняться при добыче песка). Здесь будет происходить изменения топографии дна, что приведет к рефракции и дифракции волн. В этом случае будет меняться картина придонного течения, что может вызвать эрозию берега, а, следовательно, Западное побережье Крыма может просто окончательно лишиться своего золотистого берега.

Особая роль в загрязнении морской среды отводится морскому транспорту. Наряду с катастрофами и авариями на морском транспорте значительным источником загрязнения морской среды углеводородами являются сбросы с судов льяльных вод, разливы при погрузочно-разгрузочных операциях и бункеровке судов, а также в результате утечек нефтепродуктов при доковании судов. По мнению ряда ученых, с балластными водами в море поступает около 5% перевозимого груза. Выполненные расчеты показывают, что с очищенными стоками на береговых станциях по очистке льяльно-балластных вод в акватории портов могут сбрасываться до 18 т/год нефтепродуктов, 3 т/год СПАВ, 430 т/год взвешенных веществ.

Перевозка сырой нефти и остатков жидкого топлива несовместима с транспортировкой очищенных нефтепродуктов, поэтому суда, доставляющие сырую нефть, не могут быть использованы под очищенные нефтепродукты и вынуждены совершать обратный рейс порожняком. Однако, у порожнего танкера осадка небольшая, и он сильно подвержен качке. По этой причине танкер вынужден брать на борт балласт морской воды от 1/2 до 1/3 его грузоподъемности, которая заполняет различные грузовые танки. Однако в этих танках содержится пленка нефти, прилипшей к бортам, шпангаутам и стрингера, эта нефть остается при промывке танков водой и всплывает на поверхность. Следовательно, на озере Донузлав будут промываться танкеры и загрязненные воды будут поступать непосредственно в акваторию озера, а далее – разноситься течением как на юг, на евпаторийский пляжи, так и на север – к полуострову Тарханкут. Эти процессы приведут к потере для страны детских курортов, погубят ценнейшие рекреационные ресурсы.

Выводы. С одной стороны, строительство порта позволит модернизировать транспортную инфраструктуру и решить ряд социально-экономических проблем региона, но, с другой стороны, создаст катастрофическую экологическую ситуацию, которая приведет не только к ухудшению климатических и бальнеологических факторов курорта и к оттоку рекреантов, но и обострит всю социально-экономическую обстановку в целом. Также изменение рыночной конъюнктуры может привести к большим экономическим потерям при остановке работы порта. В результате - потеря рабочих мест при подорванной курортно-рекреационной отрасли и разрушенной природоохранной сети.

В перспективе следует оценить один из альтернативных проектов развития региона – построение курортного полиса Большая Евпатория, а именно количество инвестиций на модернизацию санаторно-курортного комплекса Западного Крыма с развитием яхтного порта на Донузлаве.

Литература

1. Официальный сайт Министерства экономики АРК - <http://www.minek.crimea-portal.gov.ua>
2. Официальный сайт Производственно-коммерческой фирмы (ПКФ) "Проектгидрострой" - <http://www.pgs.com.ua>
3. Панченко Н. Донузлав — очередная стройка века // «Первая Крымская информационно-аналитическая газета», №86 от 12 августа 2005г

Харуга М.С.

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРУДОВЫМИ РЕСУРСАМИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ГОСТИНИЧНОГО КОМПЛЕКСА

Туризм стал неотъемлемой частью жизни миллионов людей, что обусловило развитие туристской индустрии. В настоящее время туристский бизнес один из самых рентабельных: по объему услуг туристская индустрия стоит на втором месте после нефтепереработки в мировом хозяйстве и характеризуется высокими темпами роста в последнее десятилетие. С каждым годом увеличивается число туристов, следовательно возрастает потребность в их размещении.

На сегодня в Украине в гостиничном деле занято 0,1% экономически активного населения. Для сравнения, в Великобритании — 10,3%. В целом же, в мире в туристическо-гостиничном бизнесе занято более 8% трудоспособного населения, а по прогнозам в ближайшее время можно ожидать 9% и больше — то есть где-то около 260 млн. человек.

Повсюду в мире гостиничный бизнес стремительно развивается, приспосабливаясь к изменяющимся потребностям и ожиданиям туристов и к постоянно возрастающей конкуренции. Сегодня удивление может вызвать расположение гостиницы (если она расположена на деревьях или под водой), но не перечень пре-