



Технико-экономическое
обоснование новых
терминальных приспособлений в
портах Грузии
Отчет фазы 3

Схема концепции приватизации

Схема концепции приватизации

Содержание

1 Определения и замечания	3
1.1 Общие замечания	3
1.2 Международные решительные концепции в транспортном секторе	4
2 Рекомендации для специфической концепции	6
2.1.1 Акционерная концепция	6
2.1.2 Структурные чертежи проекта	7
2.2 Стратегические аспекты приватизации	7
2.2.1 Будущие аспекты	7
2.2.2 Важность для Грузии	8
2.2.3 Важность для TRACEKA и для государств TRACEKA	9
3 Пререквизиты в Грузии	9
3.1 Налоги и правила	9
3.1.1 Запланированная приватизация портовых приспособлений по аспектам существующей налоговой системы Грузии	9
3.1.2 Виды налогов в Грузии	10
3.1.3 Отношение легальной формы предприятия, связанное с налогами	11
3.2 Легальные формы предприятий в Грузии	11
3.2.1 Легальные формы частных предприятий	11
3.3 Политическая ситуация и проекты относительно портов	15
4 Коммерческие результаты концепции приватизации	16
4.1 Проверенные цифры	16
5 Финансирование проекта	20
6 Как привлечь инвесторов	20
7 Потенциальные инвесторы	22
8 Результаты приватизации	23
9 Следующие шаги	25

1 Определения и замечания

1.1 Общие замечания

Определение термина приватизации имеет различные значения и стандартно не используется. Некоторые авторы уже описали введение частной приватизационной формы и/или направление и стимулирующие системы частного бизнеса, как приватизации. Также отклонение в сувенирно-административных барьерах выхода на рынок или правил, которые специфичны для опеределенных отраслей, часто называется приватизацией в политических дискуссиях; эти процессы, в исполнении, будут определены как либерализация и дерегуляция. Наиболее точное определение рассматривает приватизацию исключительно, как процесс, в которой собственность предприятия переходит от государства к частным лицам.

Следуя Эрроу, практическое определение для исследования на практике, приватизацию понимают как переход требований корпоративной прибыли от общественного в частный сектор. Кроме продаж общественных предприятий это определение включает установление порядка (Освобождение от контракта, Франшизинг) для частного бизнеса, как замена бывшего государственного выпуска продукции.

Характерно то, что из стран ОЭСР приватизация сформирована в тех странах, у которых имеются высокие доходы на душу населения, развитые рынки капитала и относительно стабильное демократически выбранное государство. Они фундаментально отличаются от развития развивающихся стран и стран с бывшими коммунистическими правительствами. Особенности приватизации вне стран ОЭСР включают следующие аспекты:

- Несуществующие или неразвитые рынки капитала,
- Неразвитые легальные системы, неясные или трудные для установления положения собственности,
- Недостаток частного управления ноу-хау предпринимателей,
- Политическая нестабильность, которая создает рационализацию и сокращение сниженных цен невозможно.
- Доминирующая позиция старого менеджмента (т.н. „номенклатура-приватизация“ в Восточной Европе),
- Дискриминация или предпочтительное обращение к определенным этническим и религиозным группам в процессе приватизации.
- Специальные методы, например, массовая приватизация в Восточной Европе или Свопы заемного капитала в Латинской Америке.

Лекция UNCTAD указывает на факт, что каждый порт встает перед лицом решений, которые могут быть приняты с соглашения государства.

„Использование земли и стратегических соображений в основном вопрос правительства. Ответ на вопрос, что с собой представляет частный порт, можно найти в формулировке:

Частный порт это организация, где активы находятся в частной собственности и доходы достаются только частному владельцу, а не государству или представителю государственной собственности.

Обычная общая приватизация порта намерена ограничить портовое имущество и эксплуатационные права.

Но приватизация это не ответ для улучшения эффективности порта, она только обеспечивает рамочные условия".

И отчет заканчивается:

"Назовите это приватизацией или коммерциализацией, или корпорализацией, она не должна иметь различия о том как работает порт. Несмотря на то, кто будет владельцем порта, качество менеджмента будет фактором для определения успехов порта".

Что касается портов Грузии, можно заключить, что через приватизацию путем защиты государственных интересов должны быть созданы рамочные условия, так, что конкурентоспособность портов возростала и была защищена, инвестиционные фонды должны быть доступны и создать приемлемый возврат для акционеров.

Относительно рамочных условий профессор Папава, Министр экономики Грузии объясняет:

"Чтобы продолжить экономические реформы в Грузии (и в других бывших коммунистических странах в соответствующих ситуациях) мы предлагаем систему „социального выбора“, или что можно назвать методом социального стимула экономических реформ. Смысл метода в том, что правительство должно создать условия стимулируя быструю инфоормацию для предпринимательского слоя. В то же время необходимо предоставить помощь ориентированную на цель тому слою, который в этом нуждается так, что бедные не должны помешать процессу реформ.

Метод социального стимулирования экономических реформ включает три важные меры:

- Улучшение криминальной ситуации, чтобы ослабить страх для формальных и частично формальных военных формирований. Без решения этой проблемы возникнет серьезное препятствие для активизации либо внутренних, либо внешних предпринимателей и предотвращение привлечений иностранных инвесторов в Грузии.
- Стимулирование развития предпринимательской деятельности. Без этого предпринимательский слой продолжит развитие теневой экономики, которая является плодотворной основой для консолидации нелегальной деятельности и предотвращает создание легальной предпринимательской деятельности.
- Проведение целеориентированной социальной помощи для наиболее нуждающегося слоя общества так, чтобы они могли преодолеть трудности, которые возникают в процессе реформы. Эта целеустремленная социальная политика должна быть гарантией поддержки процесса реформы".

1.2 Международные решительные концепции в транспортном секторе

Существуют тенденции мирового масштаба, которые позволяют, что расширение транспортных механизмов относительно транспортных инфраструктур должны быть проведены, частными секторами предпринимателей или хотя бы должны быть финансированы частным капиталом. Это развитие не новое, так как в истории многих стран установка ж/д инфратсруктуры и в недавнем времени строительство автодорог было осуществлено таким образом.

Громадный рост транспорта в целом и связанные с ним огромные требования инвестиций, во всем мире привели к отражению высоких оптимальных возможных процедур.

Из-за явно расходящихся в национальном отношении региональных целей и политических взглядов существует просто сравнительные основные модели, которые в своих деталях показывают существенные различия:

- Простейшая форма основана на соглашении лицензии, в котором владелец недвижимости входит с выбранным оператором/консорциум. Как правило, оператор заботится об инвестициях и эксплуатационных обязательствах, но он также удовлетворяется свободой в высшей степени, в условиях подключения рынка, использовании имущества и т.д. Эти действия не являются необходимыми в соответствии с интересами общества.
- Новые пути привлечения частных инвестиций следующие: СЭП(строительство-эксплуатация-переход) и СЭСП (строительство-эксплуатация-собственность-переход)
- Модели, где транспортная инфраструктура передается владельцу недвижимости или новые соглашения будут завершены после фиксированного периода (от 20 до 40 лет). „Строительство“ можно заменить также „Реабилитацией“ существующих приспособлений.

Эти модели не только эффективны для инфраструктурных приспособлений в целом, а также для инвестиций в интенсивных частях предприятий, таких как контейнерный терминал или многоцелевой терминал.

Кроме частного финансирования фундаментальные продвижения показаны в более коротком строительном периоде, экономического строительства и операции, также как предположение риска.

Эти результаты достигнуты:

сегрегацией потребностей капитала из общественного бюджета,

- создание предпосылок для частного сектора делового менеджмента,
- высокая степень независимости от политического влияния.

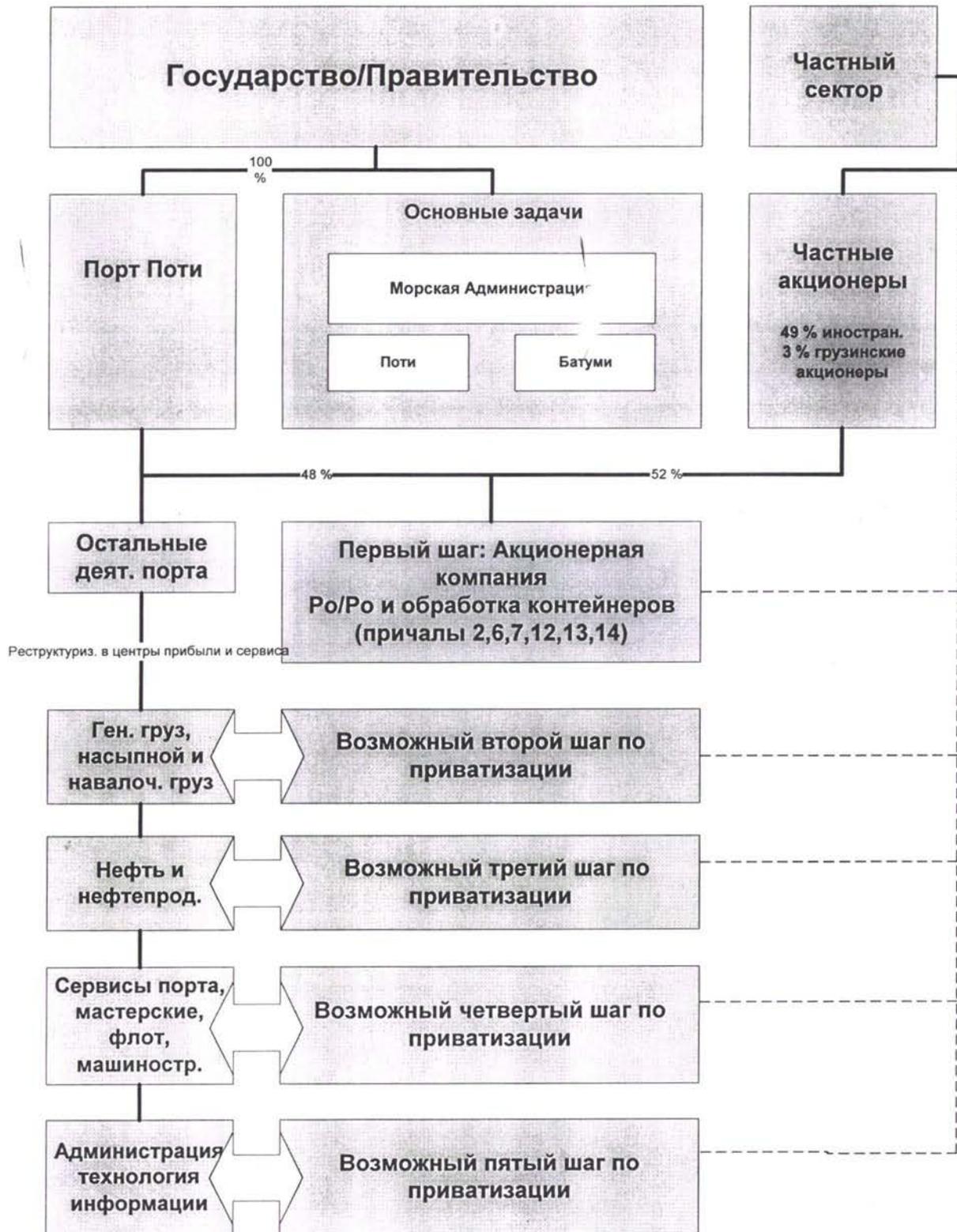
Переход портов в частные руки осуществляется нормально через продажу доли капитала, размер управляется требованиями целей капитала.

Во время каждой приватизации возникает важный вопрос о доступности недвижимости и количества активов, которыми владеет компания. Возможности достигают от полного захвата инфраструктуры одним или более частными операторами, через различные просреднические модели до раздела владеющей компании и на один или более эксплуатационных компаний.

В первом случае, государство, как владелец порта должно отчуждить все свои акции одному или более частным предприятиям, в результате которого влияние государства в бизнес политике будет массивно ограничено, если не будет совместного правления. Из-за существенной функции порта для страны это не может быть в интересах Грузии.

2 Рекомендации для специфической концепции

2.1.1 Акционерная концепция



Намеревается, развить порт Поти в важный международный порт и далее в многофункциональный логистический центр. Для этой цели необходимо создать эффективную структуру компании, которая затем сможет действовать как современная рыночно-ориентированная компания.

Следующие принципиальные заметки можно сделать для описания стратегии (см. график)

- Суверенные обязательства страны/государства (Министерства Транспорта) будут отделены от экономических деятельностей.
- Земля и причал является собственностью акционерного общества потийского порта.
- Оно будет действовать как землевладелец и акционер
- Акционерное общество потийского порта должен реструктуризоваться в центрах прибыли и сервиса для остальной деятельности порта.
- Акции порта Поти в первой эксплуатационной компании должны составить 48%, акции грузинских акционеров - 51% (вкл. акции порта) и акции для иностранных акционеров - 49% соответственно.
- Порт Поти и первая эксплуатационная компания должны предложить свои услуги на уровне рыночно-ориентированных цен.

2.1.2 Структурные чертежи проекта

Чтобы суммировать подход приватизации должен включать следующие основные элементы:

- создание предпосылок рамочных условий для позитивного предпринимательского развития порта,
- отделение оперативного бизнеса от основной инфраструктуры и связанных инвестиций,
- введение элементов частного сектора, так как оно полезно и уполномочено с оперативной точки зрения
- широкое ограничение финансовых содействий также как предположение риска владельцем имущества

2.2 Стратегические аспекты приватизации

2.2.1 Будущие аспекты

Для описания стратегических аспектов приватизации порта должны быть описаны долгосрочные ожидания. Этими ожиданиями фактически являются реструктуризация порта и специфические цели с этого. Наиболее важным аспектом является увеличение эффективности услуг порта. Институциональные реформы такие как дерегуляция или приватизация предназначены для диверсификации сервисов или/и уменьшения расходов. Самой важной целью является достижения новых финансовых источников для финансовых требований, особенно для новых инвестиций или для реабилитации существующего оборудования причала или других связанных с портом активов или для развития новых частей портов в целом. Другие цели такие как:

- увеличивать эффективность портовых услуг
- диверсификация портовых услуг
- уменьшить расходы портовых услуг
- стимулировать порты в транспортной сети
- приобретать знания экспертизы менеджмента
- осуществление методов современного менеджмента

легко представить, но улучшение является первым результатом для менеджмента. Среди 100 контейнерных портов в мире только 4 порта полностью приватизированы, 1 порт (Тилбури) частный/государственный, 15 портов являются государственными (один в Сингапуре) и остальные 80 портов государственный/частный (источник Системы грузов, показатели апр. 95 до дек. 95)

Большинство этих портов прибыльные и их положение основано на эффективности и конкурентоспособности.

Оставшиеся стратегические цели приватизации для Грузинских портов следующие:

- финансировать реабилитацию порта и развитие порта
- устранить или уменьшить бюрократию/ политическое влияние

Будущие требования, основанные на детальном транспортном прогнозе описаны в генеральных планах портов для двух грузинских портов. Тем временем было принято решение для развития в Батуми как первый проект для многоцелевого терминала и расширение существующего контейнерного терминала в Поты. Без этих развитий оба порта не будут удовлетворять требования в будущем и из-за специфической ситуации это возможно только с частного участия.

2.2.2 Важность для Грузии

Грузинские порты являются входными воротами для маршрута TRACECA на Черном море. Возрастающая экономика на Кавказе и в республиках Средней Азии будут результатом роста объема транспорта. Значительный объем будут транспортированы через Грузинские порты. Это является вызовом и шансом для Грузии и для Грузинских портов.

Возможное преимущество для Грузии и для портов в результате роста объема транспорта являются охрана работы портов, экономическая выгода для страны от налогов и доходы от прибыльных портов.

Грузия с его портами имеет основные активы и стратегическую позицию для реализации возможных преимуществ.

В 1993 году международный договор для развития транспортного коридора в западной части Европы, по Черному морю через Кавказ и Каспийское море до Азии был подписан пятью республиками Средней Азии, тремя Закавказскими республиками и Евросоюзом и на последнем этапе (1997) Монголией и Украиной. Транзитная функция и роль Грузии в этом коридоре является наиболее важным для государств-членов ТРАСЕКА. Быстро развивающиеся государства Каспийского бассейна, Казахстан, Азербайджан, Туркменистан и Узбекистан также как Евросоюз и другие государства-члены ТРАСЕКА будут помогать и поддерживать Грузию, тем временем как Грузия будет выполнять обязанности в соответствии с подписанным соглашением. Потерять влияние для входа в один из наиболее важных транспортных коридоров может произойти в том случае, если порты будут переданы в руки частным инвесторам, которые приведут к эффекту, что поддержка со стороны контрактных партнеров будет прекращена и имидж Грузии станет негативным.

Без сомнения, что порты нуждаются в частных инвесторах для развития требуемых новых терминальных возможностей и реабилитации существующих, но по стратегических причинам порт должен оставаться в руках Грузии.

Не смотря на то что, проект приватизации и коммерциализации с сильным участием Грузии будет иметь позитивные сигналы для грузин, чтобы они взяли большую часть своего будущего в свои руки вместо продажи своих активов. Даже по причинам налогов имеет смысл приватизировать или

коммерциализировать предприятия под контролем, для избежания, что доходы не идут или частично в указанные предприятия. Как уже отмечалось, успехи портов во всех странах мира зависят от стиля менеджмента, квалификации и практики менеджмента. Это можно генерировать другими методами.

2.2.3 Важность для TRACEKA и для государств TRACEKA

После развала Советского Союза бывшие Советские республики становятся независимыми государствами и объединены в содружество независимых государств (СНГ). В проекте ТАСИСА (техническая помощь содружество независимых государств) TRACEKA (транспортный коридор Европа-Кавказ) осуществил следующие проекты:

22 проекты технической помощи с суммой	28.155.000 ECU
5 Инвестиционных проектов для реабилитации инфраструктуры	24.500.000 ECU

Этот проект включает в основном все деятельности связанное с транспортом.

Только для грузинских портов TRACEKA тратит 15 миллионов эку для технико-экономического обоснования Грузинских портов и больше 5 миллионов эку для строительства ж/д-Ро-Ро рампы для порта Поти.

Не только финансовое участие является показателем важности проектов порта для TRACEKA и для государств членов TRACEKA. Индустриальные страны Евросоюза намерены исследовать рынки стран Кавказа, Каспийского бассейна и республик средней Азии и эти страны намерены экспортировать свои товары на рынке западной Европы.

Чтобы быть конкурентным на мировом рынке все государства нуждаются в надежном транспортном маршруте под своей юрисдикцией для избежания влияния и непостоянство с третьей стороны или со стран не членов TRACEKA. Эта транспортная дорога является дорога TRACEKA.

3 Пререквизиты в Грузии

3.1 Налоги и правила

Следующая часть содержит вопросы о налогах и правилах, относящиеся к инвестициям и приватизации приспособлений Грузинских портов и в частности контейнерного терминала Порты Поти.

Налоговая система Грузии намерена на дальнейшее стимулирование переходного экономического развития. В прошлом был сделан значительный прогресс для урегулирования налоговой системы в соответствии с современными рыночными механизмами.

3.1.1 Запланированная приватизация портовых приспособлений по аспектам существующей налоговой системы Грузии

В данный момент налоговая система Грузии разнообразна на основе основных деятельности предприятий (с/х, транспортные и промышленные, банковские и страховочные). Налоговая основа является источником денег. Например: сельско-хозяйственные предприятия платят 10% налога прибыли, промышленные, включая портовые приспособления 20% и банки 35%. Система только ориентирована на бизнес и относится как к местным так и к зарегистрированным международным фирмам или совместным предприятиям. В Грузии легальная форма предприятия не влияет на налоги.

В частных интервью с местными руководителями в мае, в Грузии, выразили мнение, что в будущем модификация на основе налогов не исключена. В июле этого года на парламентской сессии ожидается сделать поправки 103 статьей из 273 статьей в налоговом кодексе Грузии. Наиболее возможно, что налоговая система будет в дальнейшем соответствовать немецкой модели. Этот факт может привести к дальнейшему стимулу для инвестиции и развитие частного бизнеса будет все больше и больше соответствовать международным стандартам. Модификация налоговой системы Грузии будет направлена на стимулирование среднего и долгосрочного экономического развития в Грузии, активизируя деятельность внутренних ресурсов и международного капитала. Налоговая система гарантирует долгосрочные и надежные условия для внутренних и международных инвестиций.

В связи с процессом приватизации и запланированной инвестиции в портах Грузии, наиболее важно, что в Грузии не существует специальный налог для транзитного груза. Существует таможенная пошлина 0,3 % со стоимости груза. Администрация порта Поти считает, что благоприятные условия останутся в будущем и не будут изменены следующей модификацией.

3.1.2 Виды налогов в Грузии

Для информации даются исследование существующих налогов для предприятия в Грузии и оценка их

Название налога	Ставки для грузинских портов	Замечания
Налог на прибыль	20%	Как обычно в промышленности для уменьшения прибыльных показателей возможно создание резервов для дальнейших инвестиции
Налог на имущество предприятия	1%	Фиксированные активы
Подоходный налог для работников	12%-20% с зарплат	оплачивается предприятием, прогрессивно возрастает по увеличению дохода
Налог на добавочную стоимость	20%	Подлежащая налогу сделка или импорт, см. ниже
Акциз	специальные правила	товары роскоши, не относится к транспорту
Налог на землю	1.44Лари/гектар	без различия относительно пользования
Соц.налог	27%+1% с зарплат	оплачивается предприятием, 1% работником, для медицинского страхования, пенсионного фонда
Налог на использование природных ресурсов	1%-15%	объем добываемых природных ресурсов
налог на загрязнение окруж.среды	напр. порт платит 0,01% с прибыли	зависит от фактического повреждения, решение принимается экологической инспекцией
разные местные налоги		не влияет на инвестиции, решение принимается местной

Название налога	Ставки для грузинских портов	Замечания
		администрацией

Налог на добавочную стоимость (НДС) не отличается от западных аналогов. В данной налоговой системе взимается 20% от добавочной стоимости на обслуживание и товары. В связи с дальнейшей диверсификацией промышленной и предпринимательской ситуацией вопросу о сложном механизме НДС будет придаваться более важное значение. Товары, произведенные в странах СНГ и реализованные в Грузии, не облагаются НДС. Товары для экспорта со стран СНГ облагаются нулевой ставкой. Товары, производимые в Грузии и экспортируемые в страны СНГ, облагаются специальным акцизом.

Налог на прибыли предприятия основан на бизнесе и на количестве прибыли, подлежащей налогообложению. Налоговая база является предметом для сектора бизнеса: промышленный 20%, с/х 10% и банк/страхование 35%. Прибыль, подлежащий налог обложению, состоит из:

- прибыль от реализации
- прибыль от продаж имущества предприятия в течение года
- доход полученный из инвестиции в течение года
- другие доходы и прибыли

Личный подоходный налог для лиц резидентов Грузии больше чем на 182 дня исчисляется между 12 и 20%. Налог прогрессирует в соответствии с общей годовой суммой. Налогом облагается любая форма подоходного налога. Существует последовательная шкала, которая зависит от количества годового дохода.

Налог на имущество основан на активах с ежегодной средней стоимостью фиксированных активов и ценных бумаг. В данный момент ставка налога на имущество 1%.

Социальный налог оплачивается предприятием на основе количества зарплат: 27% оплачивается предприятием и 1% работником.

Грузия заключила соглашения о двойном налогообложении. Грузия еще не заключила соглашения об избежании двойного налогообложения с Германией. Договоры об избежании двойного налогообложения заключены с Арменией, Азербайджаном, Туркменистаном, Казахстаном, Румынией, Узбекистаном, Ираном, Украиной. Освобождение от двойного налогообложения от оплачивания иностранных налогов дается грузинским налогоплательщикам с помощью кредита для избежания налога на доход, который взимается в Грузии. Налоговая администрация дает формальное утверждение налогов, которые оплачены в Грузии.

3.1.3 Отношение легальной формы предприятия, связанное с налогами

Налоговые тарифы (см. таблицу выше) одинаковы для всех легальных форм предприятия в Грузии. Поэтому, выбор инвестором/консорциумом специфической легальной формы предприятия не зависит от налогов, которые должны быть оплачены. Несмотря на это, есть много других факторов, которые имеют влияние на вариант для легальных форм приватизированных предприятий. Эти факторы и их значимость для инвестора, в связи с легальной формой могут быть полностью сравнены с легальными условиями в западных промышленных странах.

3.2 Легальные формы предприятий в Грузии

3.2.1 Легальные формы частных предприятий

В Грузии могут быть зарегистрированы следующие основные легальные формы предприятий:

- акционерное общество
- общество с ограниченной ответственностью
- солидарное общество
- командиторное общество

Также возможно начать бизнес как физическое лицо или как кооператив. Но обе эти формы не играют никакой роли для приватизации приспособлений порта и иностранных инвестиций в транспортном секторе. Чтобы закончить список, нужно также отметить, что существуют еще не приватизированные предприятия (переход легальной формы). Порты также принадлежат государству. Они пока еще не непосредственно подчиняются Министерству транспорта. Легальной формой между государственным предприятием и приватизированным является казначейское предприятие.

Что касается основного, общего законодательства (регулировки частной собственности - кроме земли -, частных предпринимателей и иностранных инвестиций) в Грузии, обстановка легального грузинского бизнеса существенно не отличается от западных стандартов. По аспектам иностранных инвестиций, самыми распространенными формами компаний в Грузии являются акционерные общества и О.О.О.(общество с ограниченной ответственностью) Инвесторы, работающие в совместных компаниях Грузии в основном решают использовать форму акционерного общества.

Эта форма удовлетворяет специфические условия приватизации (большинство акций принадлежат государству, участие работников) больших экономических объектов в Грузии и эта форма может эффективно применяться в связи с иностранными инвестициями.

Эта легальная форма создана в Грузии с целью стимулировать и облегчить переходный процесс по грузинскому закону о предпринимательстве, принятый в 1997 г. Легальная форма казначейского предприятия важна для страны и в целом для социального развития под аспектом экономических реформ. Решение о создании казначейского (государственного) предприятия применяется государством или соответственными местными властями. Эти руководящие органы применяют решение о дальнейшем типе деятельности предприятия, органах администрации, назначает директора, определяет права и обязанности. Казначейское предприятие является юридическим лицом и имеет свое фирменное название. Казначейское предприятие зарегистрировано в предпринимательском реестре.

Порт Поти является государственным предприятием и порт Батуми - муниципальным на данный момент. Порт Поти будет преобразован в казначейское предприятие..

Название	Определение	Преимущества	Формы налогов	Замечания
Акционерное общество А.О.	Акционерное общество это общество, который имеет уставной капитал разделенный на акции. Минимальный номинальный капитал должен составлять 15.000 груз. лари (11.500 амер. долларов). Стоимость одной акции составляет 1 груз. лари или больше. Общество, имеющее больше 50 партнеров или 500 служащих, должно быть создано как акционерное общество.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Существование общества не зависит от замены акционеров общества. 2. Он ответственен своим имуществом перед кредиторами 3. Каждый акционер имеет право принять участие в принятии решений. 4. В связи с текущим переходным периодом акционерное общество удовлетворяет требования приватизации самым эффективным способом. 	Согласно грузинскому налоговому кодексу все типы организаций имеют одинаковую форму и ставку налогов. Подоходный налог с зарплат (12%-20%) налог на прибыль 20%, НДС, налог на землю, налог на окружающую среду, дорожный налог выплачивается в государственный бюджет и небюджетные налоги на социальное страхование.	Эта форма удовлетворяет требования специфических условий приватизации крупных компаний. На сегодняшний день порт Поти - государственная организация под руководством Министерства Транспорта, но распределяет прибыль независимо. В ближайшем будущем ожидается реконструкция. Исходя из интервью со старшими менеджерами порта можно заключить, что форма А.О. наиболее приемлема для порта Поти.
Общество с ограниченной ответственностью О.О.О.	Общество, ответственность которого перед кредиторами ограничена всей его собственностью. Оно может быть основано одним человеком. Уставной капитал должен быть больше, чем 2.000 груз. лари.(1 500 амер.долларов)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Может быть основано одним физическим или юридическим лицом. 2. Минимальный уставной капитал не требует большой суммы денег. 3. О.О.О. является юридическим лицом и владельцем своей собственности. 4. О.О.О. основано 	см. выше, юридическая форма предприятий не оказывает влияния на налоговую ставку.	Эта форма может быть использована в основном для расчленения крупных государственных организаций и создания малых и средних предприятий в Грузии.

Название	Определение	Преимущества	Формы налогов	Замечания
		<p>объединением капитала и члены общества могут выйти из организации в любое время.</p> <p>5. Ответственность ограничена.</p>		
Общество с солидарной ответственностью (С.О.)	Общество, в котором несколько физических лиц занимаются независимым бизнесом под одним фирменным названием, и ответственно перед кредиторами всей своей собственностью.	Основано с соглашения двух или более лиц. Отношения между партнерами основано на взаимном доверии. Партнеры могут быть только физические лица.	См. выше	В основном это немецкое общество GbR. В настоящее время оно не играет важной роли в транспортном секторе Грузии.
Командитное общество (К.О.)	Основано несколькими лицами, которые занимаются независимо предпринимательской деятельностью. Партнеры разделены на две категории: комментари и командиторы.	Не требует минимального уставного капитала. Командитором также может быть и государство. Комплементарием должно быть только физическое лицо.	См. выше	Это очень похоже на Kommanditgesellschaft

3.3 Политическая ситуация и проекты относительно портов

Грузия имеет хорошие взаимоотношения со своими соседними государствами. Южный сосед Грузии - Турция - нуждается в Грузии как в транзитной стране на пути к Каспийскому бассейну и Центральной Азии. Северный сосед - Россия вместе с Грузией является членом СНГ, а восточный сосед - Азербайджан, является членом ТРАСЕКА и также нуждается в Грузии, как в транзитной стране.

Армения, юго-восточный сосед Грузии, имеет традиционно хорошие взаимоотношения с Грузией. Несмотря на это, существуют некоторые конфликтные территории. В Грузии приблизительно 18 провинций с различной историей религии и культуры. Открытые конфликты существуют на территории Абхазии и в северной и южной Осетии. Здесь силы Объединенных наций вовлечены для избежания конфликтов, которые становятся снова горячими точками. В остальной территории республики ситуация остается спокойной и безопасной.

Цифры, опубликованные недавно, показывают, что в 1997 году ставка инфляции составляла 6.5 %, Валовый Внутренний Продукт (ВВП) возрос до 12 % и вклад частных предприятий в ВВП достиг 80%. Несмотря на это, Республика Грузия относится к МВФ (Международный валютный фонд) и поэтому государство не дает гарантий суверенитета. Всемирный Банк и Европейский Банк по Реконструкции и Развитию заявили, что они выдадут кредиты для развития проектов, но только, если проекты будут приватизированы, с согласия обоих банков, это означает, что минимум 51% акций должны быть в руках частных компаний. Также заявлено, что эти компании должны быть иностранными инвесторами и только иногда они будут принимать хорошо известные грузинские компании среди этих 51% акций.

На сегодняшний день особым предметом различных интересов и проектов является порт Поти. Ниже представлены проекты и мероприятия:

- GTZ - Проект проведения трейнинга для портов Поти и Батуми.
- Проект Тасис ТРАСЕКА "Технико-экономическое обоснование новых терминальных приспособлений в портах Поти и Батуми"
- USAID проект приватизации морского порта Поти
- SeaLand проект КОНТЕЙНЕРНЫЙ терминал Поти
- Румынский проект ж/д паромной связи Констанца и Поти, включая многоцелевой терминал на территории расширения.
- Проекты порта Поти для расширения территорий
- Проект города Поти для нового порта (на юге существующего)
- Японское международное агенство сотрудничества (JICA) предварительно изучает порты Грузии
- Ж/д паромный проект Ильичевск-Поти

Вдобавок к этому многие заинтересованные стороны предлагают свои предложения и идеи по поводу портов и проекта приватизации.

В ближайшем будущем Правительство Грузии решит будущее концепции приватизации порта Поти. Интерес различных сторон к порту Поти показывает, что ожидания очень высокие.

Пока только в Поти было основано акционерное общество с 50% иностранных акций и 50% портовских акций.

Эта компания имеет один причал и перерабатывает в основном металлолом.

4 Коммерческие результаты концепции приватизации

4.1 Проверенные цифры

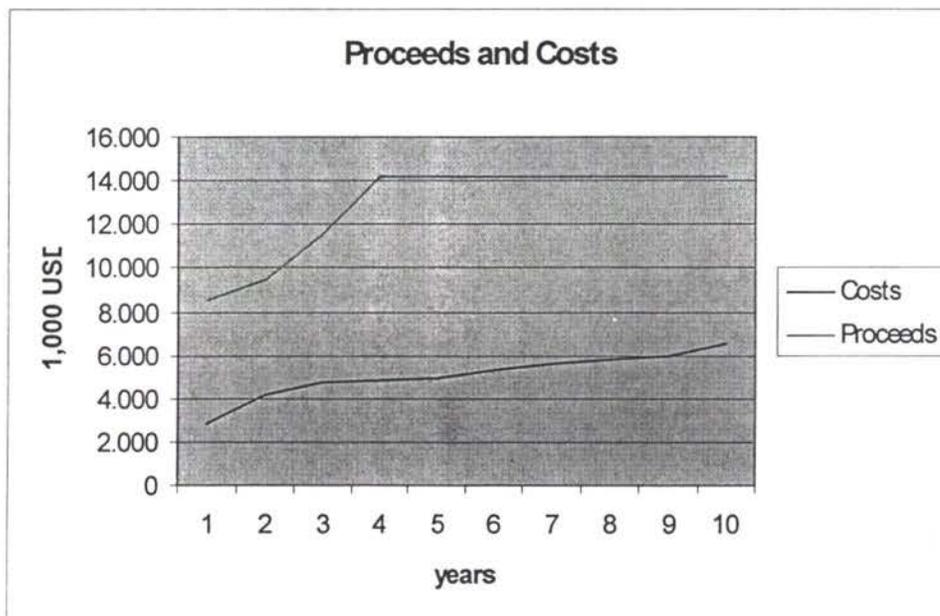
Цифры проверенной калькуляции прибылей/убытков на первом шагу инвестирований расширения контейнерного терминала Поти показывают общую сумму инвестирований в 19,840,000 ам. долл. (том VI, таблица 4.3-1). Сюда включены подготовка, реабилитация и новые капиталовложения для причалов 6 и 7 с территорией в 60,000 кв. метров и для причалов 12 - 14 с территорией в 25,000 кв. м.

Как показывает шкала времени, основные капиталовложения для причалов 6 и 7 будут проведены в первые два года, для причалов 12 -14 во второй и третий год. Согласно времени амортизации должны быть проведены некоторые замены инвестиций на шестом и седьмом году. Что касается элементов стоимости, для ставок аренды земли были сделаны отклонения от цифр финансового анализа (Том VI): они сокращены от 4 до 1 ам. доллара на кв. метр. Расходы на Операционную компанию подсчитаны с общей суммой в 1,000,000 ам. долл. в год. Выручки зависят от прогнозируемых контейнерных передвижений. Цифры следующие:

Год	Контейнер (TEU)	
	полный	пустой
1 (1998)	48,000	16,000
2 (1999)	52,940	17,500
3 (2000)	64,960	21,650
4 (2001)	79,730	26,580

Развитие в течение первых трех месяцев 1998 года подтверждает прогнозируемые контейнерные передвижения 12,502 TEU. Объем расширения контейнерного терминала будет достигнут на четвертом году, таким образом после этого года выручки будут иметь те же объемы. Прибыль до финансовых расходов показывает детальные основы между 5,2 млн. долл. и 9,4 млн. долл. Следующий график показывает курс средств и расходов.

Средства и расходы



С аналогичным предположением, как описано в томе VI, был сделан ряд калькуляций для анализа потока наличности расширения контейнерного терминала.

Финансовая модель подсчитывает инвестиции и операции терминала для периода в 10 лет. В этом периоде инвестиции должны быть сокращены эксплуатационными выручками (поток наличности). Поток наличности является суммой выручек после процентов и налогов и амортизации. Ряд калькуляций был сделан: с подсчетом процентной ставки в 10%. Эта процентная ставка не относится к расходам, потому что финансирование инвестиции будет под влиянием акционерного капитала. Весь поток наличности в течение 10 лет насчитывает более 60 млн. амер. долларов. После 4-ого года будут сформированы резервы, которые в сумме составят 35 млн. ам. долларов на 10 год. Это сумма может быть использована для инвестиции, например, на новом контейнерном терминале.

Эксплуатационный оборот будет возрастать от 8,6 млн. ам. долларов на первый год до 14,2 ам. долларов на 4-ый год и в последующие годы по причинам объема ограничений (максимальное контейнерное передвижение составляет 80,000 TEU).

Расширение потийского контейнерного терминала: Анализ потока наличности, реальный случай, подсчитанный интерес 10%, но финансирование будет вне акционерного капитала

		приблиз.	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Капиталовложение	в 1,000 ам. дол.		9,962	7,935	1,258	0	0	285	400	0	0	0
Капиталовложение причала 6+7	в 1,000 ам. дол.											
Капиталовложение причалов 12-14	в 1,000 ам. дол.											
Побочные расходы	в 1,000 ам. дол.											
Капиталовложения всего (в год)	в 1,000 ам. дол.	100%	9,962	7,935	1,258	0	0	285	400	0	0	0
настоящая ценность капиталовложения	в 1,000 ам. дол.		9,962	7,409	1,097	0	0	202	265	0	0	0
чистого аккумулированного всего	в 1,000 ам. дол.		9,962	17,897	14,391	10,377	5,193	-1,723	-8,423	-15,305	-22,045	-28,644
финансирован по вырубкам вкл. амортизации.	в 1,000 ам. дол.		0	-4,764	-4,014	-5,184	-7,201	-7,099	-6,882	-6,740	-6,598	-6,437
существующее стоимость потока наличности	в 1,000 ам. дол.		0	-4,448	-3,499	-4,220	-5,473	-5,038	-4,560	-4,170	-3,812	-3,242
общее аккумулированное	в 1,000 ам. дол.		9,962	13,133	10,377	5,193	-2,008	-8,823	-15,305	-22,045	-28,644	-35,081
Средства	в 1,000 ам. дол.		8,559	9,430	11,572	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203
Обработка	в 1,000 ам. дол.											
Складирования	в 1,000 ам. дол.											
Другие	в 1,000 ам. дол.											
Средства всего	в 1,000 ам. дол.	100%	8,559	9,430	11,572	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203
Общая стоимость (вместе с амортизацией)			2,812	4,196	4,686	4,796	4,924	5,333	5,615	5,792	5,993	6,572
Стоимость (с амортизацией)	в 1,000 ам. дол.		7,427	7,757	9,249	9,403	13,749	14,076	14,236	14,416	15,771	17,117
Стоимость (без амортизации)	в 1,000 ам. дол.	100%	2,247	2,859	3,151	3,261	3,389	3,687	3,886	4,063	4,264	4,843
Доходы до отчислений на амортизацию и налоги (поток наличности)	в 1,000 ам. дол.		6,312	6,571	8,421	10,942	10,814	10,516	10,317	10,140	9,939	9,360
Амортизация	в 1,000 ам. дол.		564	1,337	1,535	1,535	1,535	1,646	1,729	1,729	1,729	1,729
Доходы до отчислений на амортизацию и налоги	в 1,000 ам. дол.		5,747	5,234	6,886	9,407	9,279	8,870	8,588	8,411	8,210	7,631

Аккумуляированные потребности капитала	в 1,000 ам. дол.	10%	498	1,888	2,324	2,324	2,324	2,324	2,324	2,324	2,324	2,324
Выручки до налога	в 1,000 ам. дол.		5,249	3,345	4,561	7,083	6,955	6,545	6,264	6,086	5,885	5,306
Налог	в 1,000 ам. дол.	20%	1,050	669	912	1,417	1,391	1,309	1,253	1,217	1,177	1,061
Выручки (после процента & налога)	в 1,000 ам. дол.		4,199	2,676	3,649	5,666	5,564	5,236	5,011	4,869	4,708	4,245
Поток наличности (после процента & налога)	в 1,000 ам. дол.		4764	4014	5184	7201	7099	6882	6740	6598	6437	5974

5 Финансирование проекта

Проект должен быть финансируем акциями, вложенными грузинскими и иностранными акционерами.

Порт Потти потребует 48% акций с уставным капиталом в 18 млн. ам. долларов.
Оставшиеся 52 % будут иметь цену в 19.5 млн. ам. долларов.

Общий акционерный капитал оперативной акционерной компании будет составлять 37.500.000 ам. долларов,--

В первые три года инвестиционных планов возможно финансирование 19.500.000 ам. долларами.

Замечание: Уставной капитал потийского порта: в 18.000.000 ам. дол. включает существующие краны на причале 7, ж/д паромную рампу под строительством, также как новое оборудование поставленные Евросоюзом и "Goodwill" („Добрая воля“) из существующего бизнеса (обработка контейнеров, эксплуатация ро-ро и будущего ж/д парома).

6 Как привлечь инвесторов

Решающей целью предложенной приватизации является исключение требований общественного бюджета для инвестиционных мер или для торговых убытков порта (относительно приватизационной части порта, в первую очередь это потийский контейнерный терминал и батумский многоцелевой терминал). Поэтому продолжительное укрепление предпринимателей, выполнение специфических функций порта и обеспечение безопасности транспортного рынка страны должны быть долгосрочными целями. Шаг за шагом приватизация будущей территории терминала порта включается в это.

Могут быть описаны следующие основные варианты интересов инвесторов:

- А) Вовлечение частного капитала (без специфических бизнес интересов), например, из банков, финансовых учреждений и торговых компаний;
- Б) Привлечение операторов транспортной цепи (транспортные предприятия, судоходные компании, операторы);
- В) Привлечение пользователей и архитекторов транспортной цепи (судоходные агенты, интеграторы);
- Г) Вовлечение дополнительных сервисных предприятий (складские операторы, ремонтные мастерские, прокатный сервис).

Влияние каждого из этих вариантов, которое может быть оказано на порт, относительно развития терминальных территорий в условиях бизнеса, объясняется их различными целями.

Вариант А:

Снабжатель капитала ориентирован на вырчку выше среднего уровня и без риска или обещает значительный прирост стоимости в связи с акциями компании. Обычно он не имеет предпринимательского интереса.

Вариант Б:

Операторы цепи частного транспорта ожидают результатов синергии, влияния на дальнейшие рыночные акции и усиление и стабилизацию их основного бизнеса.

Вариант В:

Пользователи и организаторы транспортных цепей ожидают рост в сервисе выполнения, безопасности обработки и укрепление их рыночной позиции. Переход на Ноу-хау и разумные выручки будут стимулами для инвестиции.

Вариант Г:

Дополнительные сервисные предприятия ожидают расширения их бизнеса деятельностью, безопасности новых мест, выход на новые сегменты рынка, также как и разумные выручки с долгосрочной точки зрения.

Качественная оценка вариантов с позитивными и негативными результатами предпринимательского развития порта показывает следующую картину:

- | | | |
|------------|---|---|
| Вариант А: | + | Нет способности влиять на политику компании, если будет достигнута разумная выручка |
| | | продажа/реверсия акций при неудачном развитии бизнеса |
| Вариант Б: | + | Безопасность объемов ожидаемых развитий, ожидается дополнительный объем |
| | | Предпочтительное обращение по сравнению с другими операторами должно прийти к росту объема |
| Вариант Г: | + | Места порта защищены транспортной сетью |
| | - | Зависимость от норм управления основных форвардеров и интеграторов |
| Вариант Д: | + | Распространение предпринимательского риска, специфическое увеличение и переход на ноу-хау |
| | - | Зависимость от развития бизнеса, плохого риска, часто от слабого создания капитала предприятием |

Взвешивая все преимущества и недостатки групп клиентов/инвесторов могут привести нас к рекомендациям для смешивания инвесторов как можно обширнее. Обсуждение инвесторов должно быть проведено соответственно.

Комплексность вопроса показывает, что генеральный тендеринг для инвесторов не рекомендован в этом случае. Инвестору должно быть прямо адресованно, так что каждая интересная ситуация может быть выделена и рамочные условия могут быть обсуждены в индивидуальных предварительных встречах. Поэтому группы инвесторов описанные выше находятся в центре внимания.

Состоялись разговоры с инвесторами с потенциальными инвесторами. Эти разговоры имели неформальный характер.

Во всех разговорах стало ясно, что:

- Существует ясная концепция для развития порта
- Требуется финансовое участие для проведения реабилитации и расширения
- Действия шаг за шагом и обширная основа для инвесторов уменьшает риск и лимитирует финансовое участие.
- Реальное развитие портов и региона также как транзитная функция Грузии может быть обсуждено вместе с одновременным лимитированным участием.
- Инвесторы являются партнерами с самого начала и поэтому имеют возможность защищать хорошую рыночную позицию.

7 Потенциальные инвесторы

Беседа с интересующими компаниями должны быть продолжены. Для этого рекомендуются сделать информационный меморандум, в котором скрыта наиважнейшая информация. Существующее технико-экономическое обоснование будет источником для фундаментальных аспектов.

Список компаний, которые заинтересованы в участии как акционеры портовых операций А.О. следующий:

Barwil, Грузия
Barwil, Норвегия
Betz, Willy Германия
Calbertson, Франция
Ceres
Deugro, Франция
EBRD, Лондон
GTE, Грузия
GTG, Грузия
Kavtrex, Грузия
Kuehne & Nagel, Швейцария
Maersk, Дания
Militzer & Muench, Швейцария
MSC, Италия
Murphys International, Великобритания
Neshtrans, Грузия
P & O, Nedlloyd, Великобритания
Panalpina, Германия
Sealand, США
Voucher Leader Invest, Грузия
W.Willemsen, Норвегия

Этот список не полный, потому что идет дискуссия в Западной Европе насчет других компаний.

8 Результаты приватизации

Предложение для поэтапной приватизации портов должно быть ориентировано в соответствии с целями лидирующих участников.

От администрации порта идут следующие намерения:

- Спасательные операции для заводов порта через реабилитацию соответствующих частей заводов;
- Заменяемые инвестиции для механизмов и имущества;
- Рационализация процедур трейнинга и дальнейшая квалификация требуемого персонала, также как и использование современного оборудования;
- И безопасность требуемых работ;
- Возможность развития социального плана для необходимого сокращения рабочих мест (например, сокращение 100 работников требует ежегодные фонды приблизительно 100.000 ам. долларов);
- Переход на Ноу-хау через интеграцию с западными предприятиями и экспертами в деятельности;
- Создание предпосылок для роста конкурентоспособности и привлекательности портов в международной конкуренции;
- Приток денег в фонд из рынка частного капитала, как дополнительного для национальных и международных фондов;
- Усиление независимости порта от политического влияния.

Интересы владельцев имущества относительно правительства касаются некоторых частей порта. Кроме этого государство и правительство видят следующие эффекты и использования:

- Стабилизация деятельности порта;
- Экономическое развитие для городов и регионов;
- Укрепление международной позиции Грузии;
- Охрана рабочих мест через гарантию в будущем;
- Эффекты на ситуацию рынка труда через предприятия и бизнес, связанных с транспортной промышленностью (эффект множителя);
- Безопасность и увеличение налоговых доходов;
- Сокращение общественных фондов для портов посредством использования увеличивающегося частного капитала;
- И таким образом, освождение общественных бюджетов от инвестиции и торговых убытков;
- Улучшение инфраструктуры транспортного движения, как важная экономическая задача.

Были упомянуты выгоды частного сектора, которые уже суммированы:

- Преимущество причаливания или преимущество обработки контейнера, трайлера в пределах терминала
- Долгосрочная выручка с используемого капитала;
- Улучшение конкурентной ситуации в пределах транспортного и торгового рынка Закавказья и Центральной Азии;
- Безопасность и стабилизация логистических цепей;
- Формирование стратегических преимуществ для фирм;
- Право слова в делах связанных с терминалом.

9 Следующие шаги

Правительство Грузии должно принять формальное решение по поводу того в каком направлении должен развиваться порт Поти. В том случае, если решения будут соответствовать предложениям сделанным группой Tacis, правительство Грузии должно назвать и дать право группе на привлечение инвесторов вместе с портом, а также на формирование акционерного общества и объявление тендера на необходимые строительные работы и требуемые оборудования.

Группа Tacis после принятия решения в соответствии с Европейским предложением разработает папку содержащую все необходимые данные, касающиеся этого первого проекта приватизации.