



Технико-экономическое
обоснование новых терминалов
в портах Грузии
**Суммарный отчет и
Концепция приватизации**
июль 1998 г.

Суммарный отчет и Концепция приватизации

Технико-экономическое обоснование новых терминальных приспособлений в портах Грузии

Содержание

Часть 1 Суммарный отчет

Часть 2 Концепция приватизации

Часть 1 Суммарный Отчет

Содержание

1 Введение	1
2 Введение Отчетов Фазы	2
2.1 Фаза I	2
2.2 Фаза II	2
2.3 Фаза III	3
2.4 Фазы IV	3
3 Описание задач	4
3.1 Прогнозирование транспорта и обзор торговли, судоходства и портов на Черном море	4
3.1.1 Наиболее жизнеспособный маршрут	6
3.2 Организационная Структура	7
3.3 Маркетинг	8
3.4 Финансирование и бухгалтерский учет	8
3.5 Анализ существующей эксплуатации порта	9
3.5.1 Портовые Операции	9
3.5.2 Складские приспособления	10
3.5.3 Труд	10
3.6 Оценка по инженерным и механическим аспектам ж/д линий	10
3.7 Строительные работы	11
3.7.1 Порт Поти	11
3.7.2 Порт Батуми	13
3.7.3 Порт Батуми	13
3.7.4 Порт Батуми	13
3.7.5 Порт Батуми	14
3.7.6 Порт Батуми	14
3.7.7 Порт Батуми	14
3.7.8 Порт Батуми	14
3.7.9 Порт Батуми	14
3.7.10 Порт Батуми	14
3.7.11 Порт Батуми	14
3.7.12 Порт Батуми	14
3.7.13 Порт Батуми	14
3.7.14 Порт Батуми	14
3.7.15 Порт Батуми	14
3.7.16 Порт Батуми	14
3.7.17 Порт Батуми	14
3.7.18 Порт Батуми	14
3.7.19 Порт Батуми	14
3.7.20 Порт Батуми	14
3.7.21 Порт Батуми	14
3.7.22 Порт Батуми	14
3.7.23 Порт Батуми	14
3.7.24 Порт Батуми	14
3.7.25 Порт Батуми	14
3.7.26 Порт Батуми	14
3.7.27 Порт Батуми	14
3.7.28 Порт Батуми	14
3.7.29 Порт Батуми	14
3.7.30 Порт Батуми	14
3.7.31 Порт Батуми	14
3.7.32 Порт Батуми	14
3.7.33 Порт Батуми	14
3.7.34 Порт Батуми	14
3.7.35 Порт Батуми	14
3.7.36 Порт Батуми	14
3.7.37 Порт Батуми	14
3.7.38 Порт Батуми	14
3.7.39 Порт Батуми	14
3.7.40 Порт Батуми	14
3.7.41 Порт Батуми	14
3.7.42 Порт Батуми	14
3.7.43 Порт Батуми	14
3.7.44 Порт Батуми	14
3.7.45 Порт Батуми	14
3.7.46 Порт Батуми	14
3.7.47 Порт Батуми	14
3.7.48 Порт Батуми	14
3.7.49 Порт Батуми	14
3.7.50 Порт Батуми	14
3.7.51 Порт Батуми	14
3.7.52 Порт Батуми	14
3.7.53 Порт Батуми	14
3.7.54 Порт Батуми	14
3.7.55 Порт Батуми	14
3.7.56 Порт Батуми	14
3.7.57 Порт Батуми	14
3.7.58 Порт Батуми	14
3.7.59 Порт Батуми	14
3.7.60 Порт Батуми	14
3.7.61 Порт Батуми	14
3.7.62 Порт Батуми	14
3.7.63 Порт Батуми	14
3.7.64 Порт Батуми	14
3.7.65 Порт Батуми	14
3.7.66 Порт Батуми	14
3.7.67 Порт Батуми	14
3.7.68 Порт Батуми	14
3.7.69 Порт Батуми	14
3.7.70 Порт Батуми	14
3.7.71 Порт Батуми	14
3.7.72 Порт Батуми	14
3.7.73 Порт Батуми	14
3.7.74 Порт Батуми	14
3.7.75 Порт Батуми	14
3.7.76 Порт Батуми	14
3.7.77 Порт Батуми	14
3.7.78 Порт Батуми	14
3.7.79 Порт Батуми	14
3.7.80 Порт Батуми	14
3.7.81 Порт Батуми	14
3.7.82 Порт Батуми	14
3.7.83 Порт Батуми	14
3.7.84 Порт Батуми	14
3.7.85 Порт Батуми	14
3.7.86 Порт Батуми	14
3.7.87 Порт Батуми	14
3.7.88 Порт Батуми	14
3.7.89 Порт Батуми	14
3.7.90 Порт Батуми	14
3.7.91 Порт Батуми	14
3.7.92 Порт Батуми	14
3.7.93 Порт Батуми	14
3.7.94 Порт Батуми	14
3.7.95 Порт Батуми	14
3.7.96 Порт Батуми	14
3.7.97 Порт Батуми	14
3.7.98 Порт Батуми	14
3.7.99 Порт Батуми	14
3.7.100 Порт Батуми	14
3.8 Авто и ж/д связи	16
3.9 Таможенные Процедуры и Общественное Участие	17
3.9.1 Таможенные процедуры	17
3.9.2 Совет на Общественное Участие	17
3.10 Генеральный План Порты и План Развития Порты	18
3.10.1 Порт Поти	18
3.10.2 Порт Батуми	19
3.11 Планированное обрабатывающее оборудование	20
3.12 Оценка окружающей среды	21
3.12.1 Порт Батуми:	21
3.12.2 Порт Поти:	22
3.13 Анализ потока наличности и финансовый анализ рекомендованного развития	22

3.14 Концепция приватизации	24
4. Информация проекта	27

Суммарный отчет

1 Введение

Проект Технико-экономического обоснования новых терминальных приспособлений в портах Грузии начался в августе 1997 года после заключения контракта между консультантами и Европейским Союзом, подписанный в 22 июля 1997г.

Консорциум НРТІ , Гамбург Германия, Консультативная Система Dornier, Friedrichshafen/Германия и RMG Роттердамская Морская Група. Нидерланды под руководством НРТІ разработали 3 Отчета согласно техническому заданию, необходимому урегулированию и дополнительным требованиям. Особенно, дополнительные требования, в результате деятельности других проектов или частных компаний в связи с "взятием порта Поти или его части" были выполнены на пользу порту Поти, даже без всякого возмещения или другой компенсации.

Всеобщей целью проекта была развить Генеральные планы для обеих портов (Поти и Баутми), рекомендовать первые инвестиции и проекты приватизации для разработки концепции приватизации и подготовить тендерную документацию. Более того, рекомендации для Морской Администраии Грузии должны быть разработаны дополнительно. Во избежании двойных работ, консультантов попросили использовать существующие отчеты и детальные разработки и предусмотреть эти результаты в своих отчетах.

В течении периода проекта различные иностранные эксперты посетили Грузию, работая над вопросами, в которых они специализировались и в дополнении грузинские эксперты оказывали им помощь.

До начала разъяснения трех фаз, руководитель проекта и руководитель группы хотят выразить благодарность всех, кто помог в завершении отчета. Особенная благодарность должна быть выражена :

- Министру Транспорта Мерабу Адеишвили и его заместителям за доброе сотрудничество и помощь
- Генеральному Директору Порта Батуми Аслану Смирба и его первому заместителю Джамбулу Нинидзе и Генеральному Директору Порта Поти Джемалу Инаишвили и его заместителю Деви Гвалия за ежедневную помощь, гостеприимность и за помощь, полученную от сотрудников обоих портов.
- Грузинскому отделу Tacis TRACECA за помощь
- Членам группы GTZ за их сотрудничество
- Грузинским членам группы, вовлеченные в проект в Батуми и Поти за их работу
- Иностраным экспертам за их присутствие в Грузии и за их работу

Без помощи выше указанных лиц и особенно без помощи наших грузинских партнеров и друзей было бы намного труднее достичь целей и выполнить все вовремя.

2 Введение Отчетов Фазы

2.1 Фаза I

Отчет Фазы I был представлен в октябре 1997 года и состоит из 5 Томов. Основные вопросы Отчета Фазы I следующие:

- Обзор Торговли, судоходства и портов в бассейне Черного моря.(Том II)
- Предварительный транспортный прогноз (Том II)
- Организационная структура (Том III)
- Комментарии о процедурах финансового отчета (Том III))
- Анализ о настоящей деятельности порта (Том III))
- Оценка ж/д и инженерно - механических аспектов (Том III)
- Гидротехническая оценка порта Поти (Том IV)
- Гидротехническая оценка порта Батуми (Том IV)
- Оценка окружающей среды (Том V)

2.2 Фаза II

Отчет фазы II был представлен в феврале 1997 г. и состоит из 6 Томов плюс один том, содержащий приложения к томам 2 и 3. Более того. Существует электронная версия, содержащая, вдобавок к напечатанным томам таблицы, на которых основан анализ потока наличности.

- Транспортный прогноз и Самое жизнеспособное маршрутное соединение между TRACECA и TEN (Том II)
- Предварительная Модель Симуляции (Том II)
- Организация, Маркетинг (Том III Раздел 1)
- Финансирование и бухгалтерский учет (Том III Раздел 2)
- Ж/д и а/д соединение (Том III Раздел 3)
- Деятельность порта (Том III Раздел 4) и из Отчета Фазы I Том II
- Генеральный План Порта и План Фазового Развития (Том III Раздел 5)
- Запланированное обрабатывающее оборудование (Том III Раздел 6)
- Гидротехнический инженеринг (Том IV)
(Этот том содержит также Существующие портовые приспособления из Отчета Фазы I
- Оценка окружающей среды (Том V)
- Анализ потока наличности и Финансовый анализ рекомендованного развития для предложенных приоритетных инвестиций (Том VI)

2.3 Фаза III

Отчет Фазы III был представлен в мае 1997 и содержит 6 Томов и Набросок Концепции Приватизации. Более того, существует электронная версия отчета, содержащая полный комплект всех томов, включая тома и разделы, опубликованные в Отчете Фазы 2, а также все вложенные данные, использованные для анализа потока наличности.

- Суммарный Отчет (Том I)
- Транспортный Прогноз (смотрите также Отчет Фазы 2) (Том II)
- Симуляция Транспортного движения (Том II)
- Организация, Маркетинг (Смотрите Отчет Фазы 2) Том III Раздел 1
- Финансирование и бухгалтерский учет Том III Раздел 2
- Ж/д и а/д соединение (Смотрите Отчет Фазы 2) Том III Раздел 3
- Деятельность порта (смотрите Отчет Фазы 2) Том III Раздел 4
- Генеральный План Порта (Смотрите Отчет Фазы 2) Том III Раздел 5
- Запланированное перерабатывающее оборудование и технические Спецификации портового перерабатывающего оборудования для портов Поти и Батуми (Том III раздел 6)
- Гидротехнический инженеринг (Том IV)
- Гидротехническая Оценка Существующих Портовых Приспособлений (из Отчета Фазы 1) Том IV Раздел
- Инвестиционные проекты для портов Поти и Батуми (из Отчета Фазы 2) Том IV Раздел 2:
- Расширение Контейнерного Терминала порта Поти (Том IV Раздел 3):
- Развитие Многоцелевого Терминала порта Батуми (Том IV)
- Оценка окружающей среды Том V (Смотрите Отчет Фазы 2)
- Анализ финансового и экономического влияния (Том VI Раздел 1:)
- Анализ Потока Наличности и Финансовый Анализ Рекомендованного Развития для Предложенных Приоритетных Инвестиций (из Отчета Фазы 2) Том VI Раздел 2
- Предварительный Анализ Расходов и Прибылей (Том VI Раздел 3)
- Концепция Приватизации

2.4 Фазы IV

Фаза IV будет завершена по условиям контракта 22 июля 1998 г. и представлена в соответствии с пунктом 5 технического задания, предоставляя отчет.

Документы которые должны быть представлены следующие:

- Проект Тендерной Документации для Расширения Контейнерного Терминала в порту Поти
- Проект Тендерной Документации для Многоцелевого Терминала в порту Батуми
- Суммарный Отчет и Концепция Приватизации
- Анализ Расходов и Прибылей (Окончательная версия)
- Усовершенствованная модель симуляции

3 Описание задач

Не вдаваясь в подробности, следующие задачи являются озаглавленными деятельностью, которые были проведены на конкретных работах и исследованиях. Целью работы и методологии были:

- Часть оценки, обзора и прогнозирования (Фаза 1)
- разработка Генерального плана (Фаза 2)
- Предварительный дизайн и наброски спецификации для тендерной документации (Фаза 3)
- Детальный дизайн и составление тендерной документации (Фаза 4)

3.1 Прогнозирование транспорта и обзор торговли, судоходства и портов на Черном море

Были проведены несколько интервью с портами, экспедиторскими, судоходными агентствами и сторонами определяющими грузовой маршрут. Транспортная индустрия не только в регионе Черного моря заверяет что порты Батуми и Поти сыграют главную роль в транзитном движении на Кавказ и в странах Центральной Азии. Большинство опрошенных лиц выражают свою благосклонность порту Поти как будущему транзитному порту. Почти все опрошенные лица скомбинировали будущие возможности с требованиями, которые должны быть осуществлены не только на территориях порта. Требуемое улучшение в сфере эксплуатации порта, емкости хранения, тазможенных процедур, ж/д вагонов и ж/д услуг, охраны и безопасности, правил налогообложения, возможностей коммуникации и банковских переводов.

Порты в бассейне Черного моря которые были посещены во время визитов организованы и оборудованы лучше чем порты Грузии. Транзитные грузы обрабатываются всеми портами, но в основном груз направляется в или через Россию. Все порты, кроме портов Черного моря в Турции заинтересованы в сотрудничестве. Турецкие порты, Самсун и Трабзон являются классическими транзитными портами, которые теряют свой транзитный бизнес из-за политической ситуации между Турцией и Их соседями Ираном и Арменией. Как только ситуация нормализуется, порты Самсун и Трабзон попытаются вернуть свое прежнее положение. На данный момент, порты Грузии имея только свою стратегическую позицию, как преимущество перед другими портами. Но это настолько большое преимущество, что все основные экспедиторы и контейнерные операторы движутся в Грузию. Огромной важностью является точно определенное в этом отчете, удовлетворение требований транспортной индустрии, для того, чтобы не потерять преимущества.

Основой транспортного прогноза для портов Поти и Батуми должны были быть в соответствии с рабочим планом для проекта TRACECA, "База данных регионального движения и модель прогнозирования". Из-за того, что данные прогнозирования не доступны до сегодняшнего дня и данные для базового года (относительно 1995 года) не очень надежны, то невозможно было действовать по первоначальному плану. Поэтому, остальные существующие транспортные прогнозы для региона (в основном изучений Takis/TRACECA) были проверены и использованы для оценки дальнейшего транспортного движения портов.

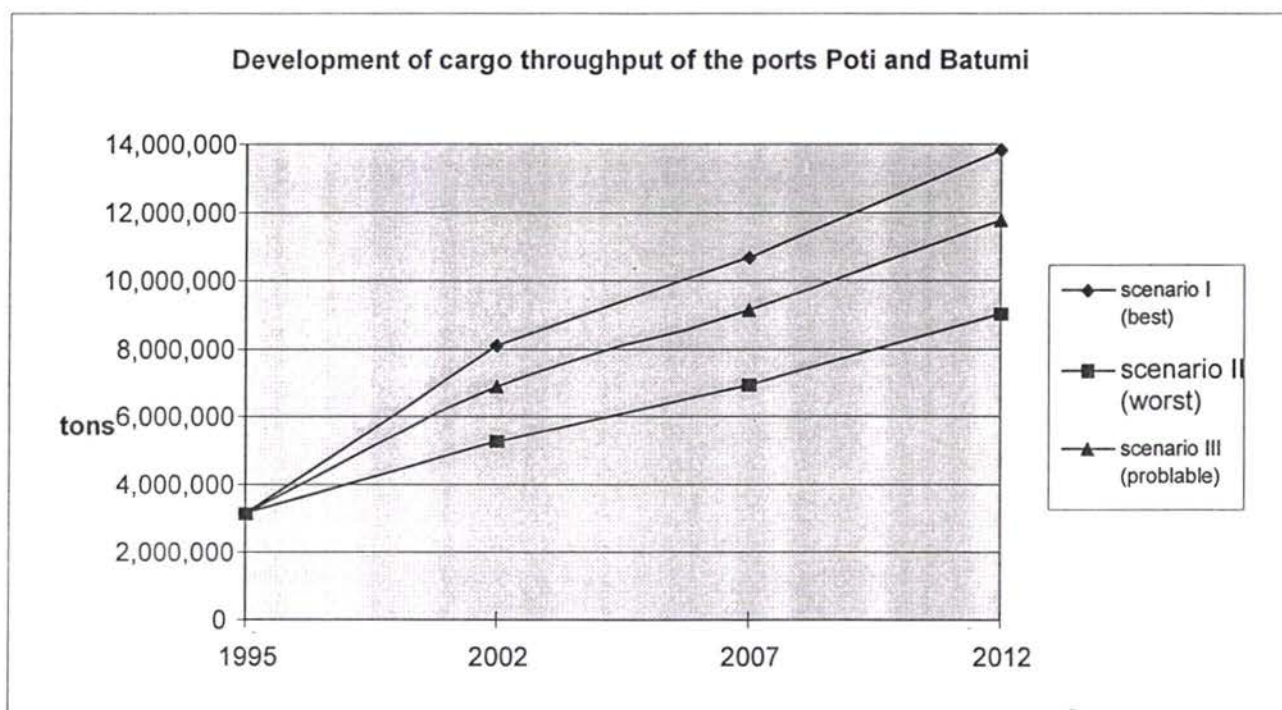
Транспортный прогноз основан на трех сценариях. Первый сценарию можно кратко описать как "наилучший случай", основанный на благоприятном политическом и экономическом развитии региона TRACECA. Кроме того, сценарию II можно сформулировать как "наихудший случай". Замедленное экономическое развитие и политические проблемы являются понятными основными

предположениями. Между этими двумя сценариями третий сценарий (сценарий III) описывает экономическое и политическое развитие и может характеризоваться как "предполагаемый случай".

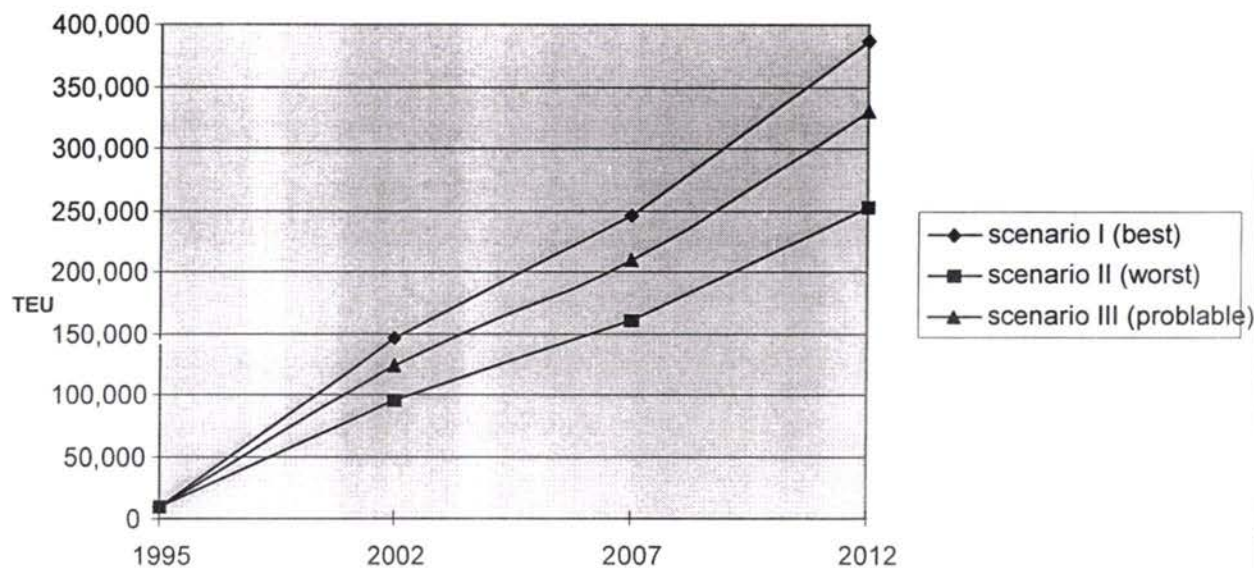
Результаты транспортного прогноза показывают общий грузооборот портов Поти и Батуми - 8.1 млн. т. в 2002г., 10.7 млн. т. в 2007 г. и 13.8 млн. т. в сценарии I. В сценарии II оборот к 2012 г. составит 9.0 млн. т. и в сценарии III - 11.7 млн.т. Предполагается, что партии грузов во всех сценариях разработаны одним и тем же способом. Поэтому доля насыпного груза в общем грузообороте уменьшается с 44% в 1995 году до 33% в 2012 году. Доля нефтепродуктов уменьшается постепенно от 40% до 25%. Доля генерального груза (кроме контейнеров) возрастает между 1995 и 2002 годами, но уменьшается в последующем периоде. Причину этого уменьшения и возрастания нужно искать в увеличении контейнерного движения, так как контейнерные перегрузки в основном состоят из генерального груза. Во время сценарии III контейнерный оборот составит к 2002 году 1.2 млн. т. (доля 18 % общего оборота). В 2012 году грузооборот будет 3.3 млн. т. (доля 28% общего оборота).

Порты Поти и Батуми взаимозаменяемы в большой степени в отношении международного транспортного потока. Вопрос, через какой порт будет проходить груз, будет зависеть от различных обстоятельств, так как в нем принимают участие разные компании, имеется специализированные заказы и вакансии портов для получения грузов, а также конкуренция между портами.

В сценарии III грузооборот к 2002 году в Батуми будет 3.9 млн. т., а в Поти - 9.3 млн. т. Доли транспорта в прилегающих территориях составляют 80% - железные дороги и 20% - автодороги. Насыпной груз и нефтепродукты транспортируются в основном по железной дороге (80% и 98 % соответственно). Генеральный груз и контейнеры транспортируются в основном в пределах от 30% до 35% на грузовиках. По этим цифрам можно предположить, что в будущем система железных дорог будет основой транспортного сектора.



Development of container throughput in TEU



В сценарии III грузооборот к 2002 году в Батуми будет 3.9 млн. т., а в Поти - 9.3 млн. т. Доли транспорта в прилегающих территориях составляют 80% - железные дороги и 20% - автодороги. Насыпной груз и нефтепродукты транспортируются в основном по железной дороге (80% и 98 % соответственно). Генеральный груз и контейнеры транспортируются в основном в пределах от 30% до 35% на грузовиках. По этим цифрам можно предположить, что в будущем система железных дорог будет основой транспортного сектора.

Более детализированную информацию о транспортном прогнозе можно найти в отчетах фаз.

3.1.1 Наиболее жизнеспособный маршрут

Можно сделать вывод, что существует сильная конкуренция между классическим северным маршрутом (через С.-Петербург) и южным маршрутом ТРАСЕКА (через Поти или Батуми). Но маршруты через порты Поти и Батуми и порты Констанца и Варна/Бургас, являющихся прямым сообщением коридоров ТЕН и ТРАСЕКА будут играть важную роль в будущем для развития экономических отношений между Европой и регионом ТРАСЕКА. Эти три основных маршрута простираются от Европы до регионов ТРАСЕКА:

Из Центральной Европы через Польшу, Украину и Россию, используя коридоры ТЕН II, III, V и IX до Баку. Маршрут III имеет две ветви. Маршрут IIIa является соединительным между коридорами ТРАСЕКА и коридорами ТЕН IV для ж/д и а/д и VII на Дунае через Констанца в Румынии. Маршрут IIIб является соединительным коридором ТЕН 9 (Европа, Украина, Ильичевск) с портами Грузии.

Вдобавок, существует маршрут от средней и южной Европы до Венгрии и вдоль вдоль Реки Дунай до Констанца (ТЕН коридоры IV и VII) и дальше в порты Грузии и морская связь из портов Грузии через Босфор и Средиземное море в Европейские порты

Другой маршрут представляет собой внутренний водный путь между Черным морем и Каспийским морем. Типичным маршрутом, использующий внутренний водный путь является транспорт речных и

морских судов, например, из порта в Средиземное море к Туркменбаши через Волга-Дон-Канал (через Ростов, Астрахань).

3.2 Организационная Структура

В соответствии с техническими заданиями исследование "Изучение оптимизации и реорганизации Поти и Батуми" было проведено и усвоено. Развитые организационные структуры для портов Поти и Батуми основаны на глубоких знаниях группы GTZ и реальном опыте порта. Замечания данные по поводу внедрения и проблем всеобщего внедрения отражают существующую ситуацию в портах. Замечания данные по поводу ответственностей, информации и наблюдения соответствуют современному менеджменту и организационным структурам. Особенно, основные принципы описанные в главе 2.2.3 выше указанном исследовании имеют важное значение. Замечания к этому являются только в сфере способностей персонала и необходимого потока информации.

Во время проведенных семинаров на счет планирования проекта в Батуми и Поти в присутствии начальников обеих портов, необходимые изменения на будущее были рассмотрены. Один важный вопрос касался "изменению отношения к работе". В связи с этим был рассмотрен вопрос, касающийся преодоления барьер менталитета. Из этого мы поняли, что не достаточно передать ответственность уполномоченному лицу, но его нужно заставить почувствовать свою ответственность. Это является одним из важных вопросов в полном процессе изменений. Даже каталог, описывающий задачи, обязанности и ответственности не может быть достаточным. Сам каталог может вовлеченных лиц заверить, что все что не входит в этот каталог не является его ответственностью. Выходом из положения может быть проведение тренинга для начальников на месте.

Другим важным вопросом является поток информации. Даже Информационная Система Менеджмента (ИСМ), которая несомненно необходима, только сама не может улучшить всю ситуацию. Информация из ИСМ нормально доступна, после определенного периода. Современная информация зависит от поколения цифр и связанной с ними системы. Важная совершенно новая информация не существует в этой системе ИСМ. Эта информация все-таки должна быть доступна. Вдобавок к этому, начальники должны знать, что недостаточно ждать прихода необходимой или ожидаемой информации. Они также должны быть активными в сборе необходимой информации. Таким же образом, в этом случае необходимо преодолеть существующий барьер.

Последнее замечание, в связи с этим, представляет способность начальников делегировать. В пределах указанного изучения, даны описания пунктов и правил. Но делегирование должно также преодолеть менталитетные барьеры и наверняка, что в этой сфере необходимо провести содействие менеджменту посредством тренинга на месте.

В отчете Фазы I имеется ссылка по поводу организационной структуры, детально описанной в проекте GTZ "Изучение оптимизации и реорганизации Поти и Батуми", разработанном NPC Hamburg Port Consulting GmbH., Гамбург, 4 апреля, 1996.

Кроме того GTZ-группа подготавливает и проводит программы тренинга, основанные на выше упомянутых учениях и дополнительной оценке, проведенной за последние 4 месяца.

Порт Батуми недавно объявил свой статус, как Муниципального порта. Приватизация или другие изменения в связи со структурой порта не произойдут и, если они будут предполагаться то они будут касаться только вовлеченных лиц. Поэтому предложенная структура менеджмента как в отчете фазы 1 останется неизменной.

Порт Поти находится в процессе реальных изменений. В связи с предстоящими инвестициями и рассмотрениями касающиеся приватизации, должен быть создан легальный статус порта и должна развиваться структура центра прибылей. Сама структура и система менеджмента должна быть внедрена генеральным директором порта. Это возможно лишь подходом сверху и вниз и должно произойти бок о бок с улучшением потока информации и делегированием ответственности. Проблемы представлены в деталях. Изменить отношение к работе или заставить обязанных лиц почувствовать ответственность, что является ключом к удаче. Последовательно, организационная структура должна быть устроена так, чтобы настоящая ответственность за порт и его коммерческие результаты должны быть переданы Генеральному Директору порта, а затем ответственность в результате подхода ниже должна быть делегирована от Генерального Директора Начальникам Отделов.

Начальники Отделов в разных в отраслях, в которых порт создает сервис (производственные отрасли) должны быть также ответственны за коммерческие результаты. Отделы, которые сами не производят сервис с клиентами порта должны быть переделаны в сервисные центры с менеджером ответственным за бюджет выше.

3.3 Маркетинг

После политических и экономических изменений в Грузии грузинские порты должны определить свою роль в экономике всей страны. Во время советского периода основными клиентами портов были организации и институты бывшего Советского Союза (БСС) и вся деятельность портов планировалась и управлялась правительством. На сегодняшний день порты должны сами искать новых клиентов и создать такую организационную структуру, которая будет соответствовать потребностям рыночной экономике.

Для удовлетворения потребностей будущего маркетинг обоих портов должен быть улучшен. Над этим вопросом GTZ проект работает успешно. Они разработали отчет "Реорганизация сектора портов Грузии", который включает в себя предложения о создании маркетинга. Эта версия была изучена и в принципе утверждена. Данные замечания основаны на базе документа проекта GTZ с некоторыми дополнениями, например, система оценки и определения значимости клиента.

В Батуми отдел маркетинга состоит из 10 служащих. Пока еще неясно, что этот отдел маркетинга делает на самом деле для улучшения маркетинга порта. Во время дискуссии с ответственными менеджерами выяснилось, что более или менее обращается внимание на маркетинг экспедиторских и судоходных агентств, а не на маркетинг порта. Клиенты порта определены как судоходные и экспедиторские агентства. Эти компании предлагают свои услуги, включая услуги порта, владельцам груза и владельцев судов.

В Поти отдел маркетинга находится на стадии развития. Поэтому на сегодняшний день не существует настоящего маркетинга.

3.4 Финансирование и бухгалтерский учет

В этой части описаны существующие отчеты и статистика. Особенное внимание уделено вопросам, касающимся процедурам финансовой отчетности, статистики порта и данных генерального планирования. Требования для систем эффективной финансовой отчетности описаны в общем и по разделам специфичного, организационного и индивидуального уровня. Работы эксперта были проведены в обоих портах в тесном сотрудничестве с группой GTZ, которые уже внедрили новые

структуры и процедуры. Необходимые изменения основанные на анализе слабых сторон описаны в улучшенных процедурах и других документах.

Отчет по финансированию и бухгалтерскому учету основан на докладе HPC Hamburg Port Consultants GmbH для GTZ Gesellschaft fuer Technologische Zusammenarbeit mbh от 13 февраля 1997г. и оценка, сделана группой GTZ во время последнего месяца. Сделаны замечания касающиеся организационных условий, особенно, процедур финансовой отчетности. Выделены различия от Западной экономики и специфичные проблемы для анализа цифровых данных предыдущих годов. Описаны анализ финансовых результатов и расходов основных деятельностей и частота отчетов.

Обработка данных в бухгалтерской книге, источник завершения финансовых отчетов сделаны вручную в Поти, а в Батуми они выполнены с помощью Обработки Электронных Данных (ЭОД) в определенной степени.

Вводные процедуры в системе финансовой отчетности представляют ежемесячную рекапитуляцию журналов для сделок. В общем, стоимость применимых проверок сомнительны.

Статистика транспортного движения порта ограничена для обработки объемов груза и производство этой статистики ведется вручную в обеих формах. Проблемы из предмета " Общее Планирование Данных" в связи с изменениями из 5 летнего цикла в короткие циклы и различие между центральными правительственными требованиями и возможностью порта указаны.

Требования контроля и планирования специфированы и еженедельные анализы с необходимыми изменениями выделены. Улучшенные процедуры и изменения предложены.

Общие замечания основаны на центрах прибыли и сервиса, вовлечение работников, ЭОД и инвойсинг. Для обеспечения длительности усилий, которые ЕС вкладывает в программу TRACECA, ЕС выразил свое намерение для поддержки проектов, которые прекращают физические и организационные помехи или увеличивают значительно объем транспортной связи TRACECA.

3.5 Анализ существующей эксплуатации порта

В этом разделе была проведена оценка существующей деятельности также как калькуляция объема для обоих портов.

Оба порта обеспечивают круглосуточную непрерывный сервис 365 дней ежегодно профессионально исполняя Лоцманские и Буксирный Сервисы.

3.5.1 Портовые Операции

Преобладающим методом обработки груза является прямая поставка груза с поставкой и приемом груза в основном по ж/д. Этот метод ведет к замедленным операциям порта, также из-за факта, что частые сортировочные операции ж/д линий создают существенные препятствия. Также, состояние ж/д вагонов, в общем плохое и ж/д линии в портах в катастрофическом состоянии.

Ж/д линии в основном не покрыты и автопогрузчики с вилочным захватом или другие перерабатывающие оборудования на колесах не могут пересечь их.

В Поти часть груза, которая либо транспортируется из порта, либо поставляемая в порт для перевозки стабильно растет. Грузовые автомобильные перевозки представляют жизнеспособные решения для груза, который остается в стране.

Паромные операции в стадии развития. Это относится к объему транспортного движения и доступным приспособлениям. Можно предположить, что если порт обеспечит подходящие приспособления (рампы и сортировочные территории) движение такого типа быстро возрастет.

Бизнес грузовых автомобильных перевозок в порту Батуми все еще не достиг той степени, по сравнению с Поти. Это может быть вызвано географическим расположением и топографическим положением Батуми. Дорога направляющая из батуми требует большого опыта от водителей грузовых автомашин, чтобы справиться с зигзагообразной дорогой, направляющаяся вверх и вниз через горы. Этот недостаток всегда будет влиять на груз, который будет проходить через порт Батуми и на поставку и отправку. Вдобавок, порт не имеет подходящей парковочной территории для грузовых автомашин.

3.5.2 Складские приспособления

Для Поти нежно отметить, что количество, размер и планировка склада не достаточны для порта такого размера. Кроме того, склады полностью не используются из-за преобладающей системы прямой погрузки. Ожидается, что потребность в складских помещениях быстро возрастет, как в случае в сфере экспорта хлопка. В результате, недостаток подходящего складского помещения для хлопка в порту, экспортеры взяли на себя инициативу и развили собственные помещения в "Старом Чайном Складе". Здесь порт намеревается отделить бизнес от погрузки полных контейнеров на судна.

Порт Батуми имеет два склада, которые в данный момент используются в целях складирования. Размер и планировка не подходят международным стандартам. Из-за узкой территории здания пристроены друг к другу, как в случае со складом № 1, который достигает до поворота ж/д линии. Несмотря на это, склады все же используются. Нехватка в специальных автопогрузчиках с вилочным захватом и поддонах являются узкими местами, кроме выше указанного.

В обоих портах приспособления для вида прямой погрузки с покрытием открытых складских территорий и обеспечением подходящих территорий складов для преобладающих и ожидаемых типов груза должны быть улучшены или построены. Для Батуми дополнительной проблемой является ограниченная территория порта. Исходя из этого, порт не может развить так много складских территорий, как необходимо в будущем.

3.5.3 Труд

Порты работают в системе двух смен по 12 рабочих часов с определенным количеством бригад и рабочих в каждой смене, которые способствуют негибкости портовых операций.

Из-за полностью различных типов операций продуктивность докеров не может сравняться с Западно-Европейскими стандартами. Учитывая обстановку, цифровые данные довольно-таки хорошие.

3.6 Оценка по инженерным и механическим аспектам ж/д линий

В обоих портах ж/д линии были оценены в подробностях и механические инженеры аналогично оценили каждую часть оборудования порта.

Инженерные части сами основательно объясняют за себя. Общее состояние супраструктуры плохое. Состояние ж/д линии в портах по оценке эксперта на грани истощения. Общая ситуация двух портов относительно инженерных вопросов лучше разъяснено в самом отчете: Резюме строительных работ по инженерным аспектам - Фаза 2 и 3.

3.7 Строительные работы

3.7.1 Порт Поти

Схема

- Грузовой порт Поти расположен во внутреннем и южном бассейне и охватывает территорию в 49 га. Главными примыкающими территориями являются:
- Военная Морская База:
- Судостроительный завод:
- Мелкомбинат:
- Центр города

Порт Поти имеет план развития порта, датированный 1994 г. Расширение включает территорию в 53 га. Более того, порт имеет в виду территорию Дельты реки Риони 480 га. Для дальнейшего развития порта. На этот момент процесс тендера для проекта и строительства жд паромной ramпы на причале № 2 закрыт. Строительство этой ramпы будет завершено 199- г.

Техническое состояние портовых приспособлений

Состояние и характеристика причалов и складских территорий представлены в Приложении 1. Глубина воды у большинства причалов колеблется между 8,0 и 12,5 м. Длина причалов колеблется между 175 м и 220 м. Состояние портовых автодорог в основном удовлетворительное, исключением является дорога к причалу 7 и жд перекрестках. Однако, если грузооборот порта увеличится с существенной долей автоперевозок, дорожная система не выдержит нагрузки. Исключая причалы 1,2 и 4 складские территории на северной части бассейна в основном не имеют бетонного покрытия, но засыпаны песком / гравием. На причале 4 новой складской территории начаты бетонные работы, которые в настоящее время находятся под строительством. Складская территория на контейнерном причале в плохом состоянии. Жд линии на причалах не обеспечены бетонным покрытием между линиями, поэтому другие оборудования порта не могут пересечь эту территорию. Внутреннем бассейне порта находится только два склада, т.к. в основном весь груз обрабатывается прямым способом из судна в поезд. Два мола защищают порт Поти, малый мол с севера, а главный - с запада и с юга. Состояние главного мола очень плохое. Часть наклонена на 1 м, что вызывает ряд дырв блоках мола. Более того, всему молу угрожает береговая эрозия.

Навигационные условия

Порт Поти испытывает сильные наносы, которые выходят из русла реки Риони на расстояние 3 км. к северу от подхода порта. Общее черпание наносов оперделается 4 -5 млн. тонн в год. До 1939 г. река протекала через город и соединялась с морем с юга, образуя пляж на том месте. После 1939 г. течение реки было изменено к северу порта. Этим наносы реки переместилсь от южной стороны к северу. В результате на южной стороне порта началась береговая эрозия, а на северной стороне динамичный баланс был нарушен. Дельта реки быстро росла в западном направлении, тогда, как операции порта были задержаны в результате значительных наносов у подходного канала и бассейнах. Эрозия на южной стороне порта являясь серьезной проблемой для стабилизации мола. Консультанты предлагают ниже указанные инвестиционные проекты для порта Поти:

- Расширение существующего контейнерного терминала

- Реконструкция обрабатывающих и складских приспособлений на причалах 9-11
- Реконструкция фартука и складских территорий
- Жизнеспособное изучение приспособлений переработки зерна
- Развитие нового контейнерного терминала

Расширение существующего контейнерного терминала

В настоящее время контейнеры в основном обрабатываются на причале 7. Однако доступная складская территория недостаточна. Поэтому консультанты расширение приспособления контейнерной обработки настолько возможно в короткий период. Для расширения существующего контейнерного терминала должны быть использованы территории причалов 5 и 6, территория позади причала 7 и причалов 12 и 14 для обработки контейнеров. Детальная смета расходов представлена как в чертежах, так и другие результаты в соответствии с Томами.

Реконструкция обрабатывающих и складских приспособлений на причалах 9-11

Консультанты советуют создание территории для эксплуатационной обработки и нового склада для не прямой обработки груза. Поэтому существующие склады, здания и загрузочный фартук, которые не отвечают сегодняшним требованиям переработки, должны быть снесены и заменены покрытыми территориями для открытого складирования и одним складом (см. также Чертеж 1.1 в Отчете Фазы 2).

Порт Поти не соглашается с предложением консультантов насчет сноса существующих складов и намереваются совершить строительство склада на причале 10. Несмотря на это снос существующего склада включается в пределы предложенного инвестиционного проекта.

Детальная смета расходов, также как и основные результаты представлены в соответствующих Томах.

Реконструкция фартука и складских территорий

Консультанты советуют полностью выравнивать территорию терминала, особенно у фартука причала, эксплуатационных и складских территорий. Расстояние между ж/д линиями должно быть покрыто для доступности подхода транспортного оборудования на колесах.

Детальная смета расходов, также как и основные результаты представлены в соответствующем Отчете Фазы.

Жизнеспособное изучение приспособлений переработки зерна

Консультанты советуют проведение технико-экономического обоснования для строения нового силосного буфера на причале 8 или для альтернативного обновления существующей зерновой перерабатывающей башни на причале 15, включая строительство нового причала и конвейерной ленты.

Развитие нового контейнерного терминала

Порт Поти не сможет обработать контейнерооборот по прогнозу к 2002 году только путем реализации предложенного расширения существующих приспособлений. Учитывая прогнозы 2007 года (150.000 TEU/год) и 2012 года (290.000 TEU/год) становится ясно что необходим новый контейнерный терминал.

В пределах существующих периметрах порта, единственным местом, которое будет соответствовать контейнерному терминалу с мощностью от 200.000 до 300.000 TEU, является Южный бассейн. (Причал 14-15.) Однако дальнейшее расширение невозможно. Более того эта территория также будет являться подходом к зерновому силосу на причале 15. Поэтому новый контейнерный терминал в этом месте не может быть комбинировано с реконструкцией зерновых приспособлений на причале 15.

Вторым вариантом является Северный участок вне мола существующего порта. Эта территория предназначена для будущего развития порта и нуждается в достаточном пространстве (400 га). Однако развитие этой территории включает существенные инвестиционные расходы для строительства инфраструктурных связей (приблизительно 8 км. ж/д и автодорожных сообщений) и мола приблизительно 2 км.

Учитывая долгосрочный план развития консультанты советуют развитие терминала на Северном участке, по тем условиям, которые являются технико-экономически обоснованными. Были разработаны инвестиции для вариантов обоих терминалов

Как для альтернатив, так и для требуемой инфраструктуры детальная смета представлена в Приложении 4.1. Основные результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1 *Инвестиционные расходы порта Поту*

Описание	Всего инвестиционных расходов (в 1000 ам. долл)
Расширение контейнерного терминала	11263
из которых:	
– расширение причала 6 - 7	8.725
– расширение причала 12 - 14	2.538
Приспособления для реконструкции причалов 9 - 11	6.585
Реконструкция фартука и складских территорий	7.297
Новый контейнерный терминал	
– Южный вариант	37.435
– Северный вариант	31.649
– Инфраструктура и мол	37.000

3.7.2 Порт Батуми

Схема

Порт Батуми (основанный в 1878) расположен в бухте северной части города. Эта бухта обеспечивает порт природной защитой от восточных ветров и волн. Порт имеет один бассейн с 11 причалами и одной швартовной бочкой для прибрежного причаливания. Общая портовая территория составляет 13,7 га. Схема порта представлена на чертеже 2.1. основными примыкающими территориями являются:

- Нефтяная компания
- Рыбный порт
- Мебельная фабрика
- Ж/дорога

- Город

Ниже указанные планы развития составлены портом:

- Развитие контейнерного терминала
- Новые зерновые элеваторы
- Развитие Ро-Ро рампы
- Улучшение ж/д связи с прилегающей территорией

Техническое состояние приспособлений порта

Состояние и характеристики причалов и складских приспособлений представлены в приложении 1. Глубина воды у большинства причалов колеблется между 8,0 и 12,5 м. Длина причалов колеблется между 175 м и 220 м. За исключением некоторых котловин, состояние портовых автодорог в основном удовлетворительное, для существующего объема транспортного движения. Однако, автодороги не выдержат тяжелой нагрузки движения грузовых автомашин. Пересечение с ж/д линией возле ж/д ворот находятся в очень плохом состоянии. Дренаж покрытия довольно хороший, что необходимо в случаях сильных ливней. Складские помещения состоят из складов к которым иногда трудно подойти. Открытые складские территории в основном небольшие. В основном крыши складов находятся в хорошем состоянии. Из-за сильных ливней (приблизительно 2500 мм/год) в этом регионе, порт Батуми прилагает много усилий для ухода за крышами.

Навигационные условия

Порт Батуми защищен от западных волн природным расположением гавани порта. Однако более опасным является ситуация во время юго-западных штормов (называются "тягун"). Это создает подводное течение, которое вращается против часовой стрелки внутри бассейна порта. Это течение делает маневрирование судов опасным даже с буксиром. Более того, пришвартованные суда должны покинуть порт из-за опасных движений судов, которое может быть вызвано течением. В рамках указанных инвестиционных проектов Консультанты предлагают для порта Батуми следующее:

- Реконструкция перерабатывающих приспособлений на причале № 9.
- Реконструкция фартука причала и складских территорий.
- Строительство многоцелевого терминала
- Строительство нового моста.

Реконструкция перерабатывающих и складских приспособлений на причале № 9

Консультанты советуют создание эксплуатационной перерабатывающей территории и нового склада для непрямой обработки груза. Поэтому склады и ж/д линии должны быть расположены как можно южнее.

В соответствующем отчете представлена как детальная смета расходов, так и основные результаты.

Реконструкция фартука причала и складских территорий

Консультанты советуют подогнать всю территорию терминала под один уровень, особенно территорию фартука причала и территорию складирования. Территория между ж/д линиями должна быть покрыта для обеспечения подхода колесерму оборудованию.

В соответствующем отчете представлена как детальная смета расходов, так и основные результаты.

Строительство многоцелевого терминала

Порт Батуми не имеет приспособлений для обработки контейнеров, что рекомендовано Консультантами. Однако прогноз грузооборота не оправдывает развитие контейнерного терминала. Принимая во внимание развитие потенциала RoRo перегрузок на Черном море, консультанты советуют развитие многоцелевого терминала. Наилучшим местом считается существующий причал №5.

Принимая во внимание потенциальный грузооборот ж/д паромных перевозок, Консультанты советуют не развивать ж/д паромные переправы в Батуми, которые не соответствуют планам развития порта. Доступная территория владения порта на причале №5 не достаточны для приспособления ко всем требуемым приспособлениям. Для максимизации территории Консультанты советуют:

- строительство новой стены причала на 30 м. к западу, что в результате дает дополнительную территорию в 5000 м².
- Использовать территорию, не принадлежащую порту на восточной стороне периметрической стены. Эта территория охватывает около 10.000 м².

На расположенной территории старые нефтепроводы находятся в земле. Эти нефтепроводы не используются и заменены новой системой дальше к северу. Из-за плохого состояния нефтепровода нефть протекала в землю (см. также Том 5, Оценка окружающей среды). Это загрязнение нефтью на этой территории является вопросом постоянной заботы.

Нефтяная компания которая вызвала загрязнение земли, официально является ответственной за последствия. Однако, будет трудно получить финансирование для очистки почвы от нефтяной компании. Во внимание принимается грубый подсчет инвестиций, нужных для очистки. Однако всеобъемлющая очистка территории обойдется намного дороже. Для представления реальной сметы на очищение загрязненной почвы требуется больше информации об уровне загрязнения. Представлена как детальная смета, так и основные результаты соответствующего отчета.

С точки зрения сортировочных операций на ж/дорогах требуется удвоенная ж/д линия у ж/д ворот. Однако, сваи, поддерживающие мост над ж/д воротами делают расширение ж/д линий невозможным. Более того, мост находится в плохом техническом состоянии и имеет максимальную нагрузку на ось 3 т. Консультанты рекомендуют провести технико-экономическое обоснование для обновления моста.

таблица 2

Инвестиционные расходы для порта Батуми

Описание	Всего инвестиционных расходов (в 1000 ам.долл.)
Реконструкция приспособлений на причале 9	4.839
Реконструкция фартука причала и складских территорий	2.848
Строительство многоцелевого терминала	
– Вариант, исключая примыкающие территории	25.253
– Вариант, включая примыкающие территории	17.458
– Строительство нового моста	678

Проектные тендерные документы для обоих портов

Консультанты подготовили дизайн для расширения существующего контейнерного терминала Поти и развития многоцелевого терминала в Батуми. Эти дизайны показаны в чертежах в отчете Раздел 3, Том 4, фаза 3. А также в разделе 3 этого отчета очерчен масштаб работы, которые должны быть проведены для осуществления плана развития порта.

Проектные тендерные документы для обоих портов представлены на рассмотрение вместе с Суммарным отчетом и Концепцией приватизации.

3.8 Авто и ж/д связи

Для обоих портов описаны соединения с ж/д и автодорогой Грузии. Определены используемые ж/д вагоны и локомотивы, ж/д лоджистика, сортировочные станции внутри и за пределами портов и оценены возможности зависимости выходящего и входящего груза от ж/д приспособлений. Изучен проект ж/д паромы, вычислен объем ж/д вагонов и воздействие на порт Поти. В этой части отчета фазы 3 даны как автоперевозки и специфические правила, так и используемые грузовые машины. Вдобавок оценены объемы автоперевозок и описаны результаты переработки груза. Видны специфические различия между портами Батуми и Поти, особенно относительно в отчете фазы 1, касающегося ж/д инженерных вопросов.

Более того, описаны расстояния, состояние и проблемы на маршруте в Тбилиси, в Армению и Азербайджан.

Очерчены основные требования для современной логистики на ж/д и автодорогах и указана необходимость в достаточных приспособлениях электрокоммуникации.

3.9 Таможенные Процедуры и Общественное Участие

3.9.1 Таможенные процедуры

Таможенные процедуры описаны в проекте Тасиса "Проект по Способствованию торговли, Таможенных процедур и Экспедитирование груза - Расширение Узбекского Хлопка". Они не описывают детальные методы таможенной очистки в двух портах для импорта, экспорта и транзита товаров. Официальные ведомости, полученные от служащих являются общими и очевидно, что реальные процедуры отличаются от ежедневной практики.

Без сомнения то, что современные порты нуждаются в адекватных таможенных приспособлениях и таможенных процедурах. Это возможно только в то случае, если таможенные офисы компьютеризированы и связаны через Электронный Обмен Данными (ЭОД), основанной на стандартных UN-ЭОД сообщениях. Это позволит использовать систему предварительной таможенной очистки и предотвратит отклонения от стандартных таможенных процедур.

На настоящий период, офис таможни в Поти оборудован ПК и программным обеспечением от Microsoft для таможенной очистки. Компьютеры не связаны между собой, внешние связи недоступны.

Ситуация в Батуми подобная, но стандартное программное обеспечение также не доступно.

3.9.2 Совет на Общественное Участие

На встрече, состоявшем с 18 по 19 марта 1998 года, весь проект и результаты Фазы II были представлены Менеджменту обоих портов, Мерам городов и Министру Транспорта Грузии, мониторам Tacis-а и представителям Координационной группы TRACECA.

Для порта Батуми общественное участие автоматически обеспечено, так как мэр города является Генеральным Директором порта. Изменение в Муниципальный порт не требует действия в данной сфере.

Общественность уже получила информацию о порте Поти, потому что различные проекты (USAID, Sealand, GTZ and Tacis), которые регулярно обсуждаются на высших уровнях в Грузии. Даже Делегация Европейского Союза и послы стран-членов вовлечены и информированы. Различные предложения, комментарии и документация в связи с другими проектами разработаны группой ТАСИС, кроме задач из технического задания.

Смотрите также главу 2.1. этого тома. (фаза 4)

3.10 Генеральный План Порта и План Развития Порта

Подготовка и причины для создания обоих планов уже описаны в этом отчете.

Отчет, который представляет предложения о Развитии Порта, и другие эксперты в основном объединяют заключения, принятые с созданием Генерального плана Порта и плана Развития порта.

Генеральные и планы развития портов Поти и Батуми были уже составлены в предыдущих годах. Они не отражали никакого сходства с реальностью и возможными будущими сценариями, которые также представлены в предложенных масштабах расширения. Устаревшая философия процедур переработки груза, которые были применены в этих планах, не отражали современные техники переработки грузов. Предложенный дизайн причала не рассчитан на операции современным трехлинейным способом переработки генерального груза.

По условиям основных национальных классификации, эксперты предлагают изменения подчиненных портах, следуя инструкциям центрального правительства, которая была системой использованной в бывшем Советском Союзе. Это изменение вызовет переход Грузинских портов в независимые экономические единицы.

Элементы Генерального Плана Порта обеспечивают основную информацию о будущем развитии Грузинских портов и как справится с прогнозированным объемом транспорта. Эти элементы не имеют дело с детальными планами для новых приспособлений, но обеспечивают основную рамку. Этим были учтены национальные и региональные аспекты. Было отмечено что все факторы, которые могут иметь влияние на общее развитие национального порта должны быть влчены в процес планирования.

После выделения элементов, которые будут регулировать Генеральный План Порта, были сделаны решения о новых приспособлениях. Эти решения были основаны на всеобъемлющем транспортном прогнозе на период планирования. Предложенные проекты развития были созданы в тесном сотрудничестве и соглашением с управлениями обоих портов.

3.10.1 Порт Поти

Существующие и прогнозируемые развитие количество груза выявляет, что основное преимущество по условиям развития приспособлений должно быть сделано на развитие перерабатывающих приспособлений.

Что касается определенных процедур таких как получения финансирования и периода строительства становится ясным, что контейнерный терминал может быть доступным не ранее к концу 2002 года. В результате может быть найдено промежуточное решение, если порт хочет оставаться в бизнесе на последующие годы.

Эксперты после многочисленных встреч с менеджментом порта, разработали промежуточные решения, чтобы справится с объемом прогнозированого контейнерного движения, до тех пор пока не будет готово новое приспособление.

Это было осуществлено принимая во внимание ожидаемые требования для переработки других грузов. Все инвестиции, которые должны быть вложены для осуществления контейнерных операций, были запланированы согласно аспекту, что они не будут потрачены после начала операций нового контейнерного терминала, и могут быть использованы для существующего порта.

Другой приоритетный вопрос, строительство перерабатывающих приспособлений для Ро-Ро движения, был уже обсужден и ведутся подготовительные работы для строительства терминала, который сможет обработать ж/д паромы и конвенционный Ро-Ро груз. Необходимые дублирующие приспособления, такие как парковочные и маневровые территории и сортировочные ж/д линии для необходимых ж/д операций.

Было предложено улучшение существующих приспособлений, включая реабилитацию ж/д системы порта, покрытие и выравнивание территорий также как строительство современных ангаров и складов для транзитных грузов.

Для обеспечения беспрепятственности потока транспортного движения, была предложена новая схема транспортного движения, отделяющая транспортное движение из южной и северной части портов.

3.10.2 Порт Батуми

Батуми из-за своего географического испытывает некоторые проблемы, разрешение которых ограничено.

Это во-первых трудное автодорожное соединение с прилегающими территориями и таким образом также с соседними странами, что является результатом того факта, что Батуми окружен горной территорией Малого Кавказа. Маневры, которые должны осуществляться грузовыми автомашинами, транспортирующими 40-футовые контейнеры, являются артистичными трюками во время пересечения некоторых изгибов горного серпантина.

Другим сопротивлением является погода. В Батуми идет дождь в среднем около 150-160 дней в год. Иногда превышает даже этот уровень. Планирование дизайна новых ангаров основано на этом факте таким образом, чтобы были обеспечены ангара для транспортировки груза из/в ж/д вагоны.

Третьим недостатком является ограниченное пространство для портовых помещений. Территории, которые должны быть использованы для расширения порта, что входит в недвижимость порта, очень ограничены и должны быть уже использованы для строительства многоотраслевого терминала. Это является одним из фактов, который имеет доминирующий эффект в планировании дальнейшего развития порта. Наконец результатом этого является реорганизация установок порта с той целью, чтобы обеспечить как можно больше пространства для эксплуатационной и других прибыльных территорий порта.

Четвертым важным недостатком является нехватка приспособлений для обработки контейнеров, учитывая продолжительную тенденцию для большей контейнеризации груза. Порт, который заслуживает это имя, должен предложить приспособления для обработки контейнеров. Эти приспособления должны быть включены в развитие порта Батуми.

Отсутствие приспособлений для обработки контейнеров прибавляется к необходимости строения многоотраслевого терминала, где смогут действовать фидерные судна с самоперегрузочным краном, хотя и на низком уровне.

Из-за топографической среды, которая была описана раньше, может ожидаться, что в модальном разделении будет преобладать транспортирование и пре-транспортирование по железной дороге.

Пятый вопрос, который заслужил внимание, было отсутствие предназначенных Ро/Ро приспособлений. В настоящее время Ро/Ро судна причаливаются и отправляются на причале 11. Это служит препятствием для пассажирского терминала и яхт-клуба, которые находятся на стадии строительства и которые будут одной из туристических достопримечательностей Батуми. Этот важный источник доходов для Батуми не подвергается опасности из-за деятельности Ро/Ро парома. Также не обеспечены парковочные территории и территории для ожидания грузовиков и другого оборудования на колесах.

Эксперты и управление порта согласились включить Ро/Ро приспособления в планирование многоотраслевого терминала. Этот проект облегчит эту проблему.

Независимо от этого проекта эксперты предложили реабилитировать ж/д систему порта, сравнить ее с фартуком и открытыми складскими территориями и покрыть все эти территории.

В соответствии с переходом способа прямой переработки в непрямую, было предложено создание современных ангаров с увеличенной мощностью хранения.

Несмотря на то, что было предложено переключение операции грузоперевозок с прямых в не прямые способы, было предложено строительство дополнительных ж/д линий. Это не противоречит основной философии, а благоприятствует не прямому способу переработки, но облегчает сортировку зерна и другого насыпного груза, ято все еще обрабатывается прямым способом переработки. Это приведет к увеличенной продуктивности в этом секторе и гарантирует достаточно непрерывные операции по обработке груза в период реабилитационных работ.

3.11 Планированное обрабатывающее оборудование

Основанное на оценке существующего оборудования в обоих портах, было составлено резюме расходов на реабилитацию. Реабилитационные меры специфицируются перерабатывающим оборудованием порта по фазам и по мерам индивидуальными причалами в обоих портах. Дополнительно определены необходимые обрабатывающие оборудования для разных фаз развития для обоих портов. Также для портов по отдельности определены меры реабилитации по типу оборудования. Реабилитационные и инвестиционные расходы для нового грузоперерабатывающего оборудования также выделены для обоих портов по отдельности.

Оборудование необходимое для удовлетворения нужд портов в соответствии с планами развития порта, классифицирована в технических спецификациях. Оборудование требуемое для первой фазы развития также как и для будущих планов развития классифицированы для обоих портов отдельно. Помимо этого, определены требования для реабилитации обрабатывающих оборудований порта.

3.12 Оценка окружающей среды

После достижения независимости Грузия выпустила новые современные законы об окружающей среде в соответствии с принципами *Агенды 21*. С 1-го января 1997 года действуют "Закон Грузии о лицензии по защите окружающей среды" и "Закон Грузии о государственной экологической экспертизе". Они регулируют процедуры проведения Оценки влияния окружающей среды. Подготовка этой оценки необходима для внедрения любой строительной деятельности на территории Грузии с этого года.

Анализ существующей ситуации окружающей среды в портах Поти и Батуми показывает, что был достигнут определенный успех во внедрении этих новых законов. Условия, которые лежат в основе соответствующих национальных законов и международных конвенциях, таких как MARPOL 73/78 не могут быть осуществлены из-за нехватки технического оборудования адекватных перерабатывающих приспособлений для нефтяных отходов, нечистот и мусора. В результате этого в настоящее время невозможна достаточная обработка эксплуатационных отходов и загрязнея, из-за судов.

Были проверены территории, интересные с точки зрения защиты окружающей среды. Оказалось, что нефтяные терминалы являются территорией наибольшей заботы в обоих портах. Особенно в Батуми уровень загрязнения земляного заполнения причала нефтью является очень высоким. Это загрязнение, идущее с 1920 года, вызывает постоянное попадание нефти в водную среду.

Следуя требованиям Национального закона Грузии, были проведены две информационно-консультативные встречи, одна в Поти и другая в Батуми. Представители портов, властей и негосударственных организаций были приглашены для получения информации о характере этого проекта. Встречи были проведены так, что приглашенные стороны могли поднять вопросы и предложить альтернативы, которые должны быть рассмотрены в Оценке влияния окружающей среды.

Так как этот проект просто касается строительных работ для реабилитации существующих терминалов, влияние окружающей среды не является значительным. Планируемые операции могут быть классифицированы как операции уровня "С", в соответствии с категориями, данными в "Процедурах окружающей среды" Европейского Банка для Реконструкции и Развития (ЕБРР). Из-за некоторых территорий экологической заботы, проекты реабилитации порта были предусмотрены и оценены как операции уровня "А". Было решено следовать приложению 2 "Процедур окружающей среды" ЕБРР, которое обеспечивает образец отчетного формата для полной оценки влияния окружающей среды, что будет использоваться для этого относительно маленького проекта.

Конечное расположение терминалов дается в томе IV (Оценка гидротехнических работ) отчета фазы II. В соответствии с инженерно-техническими решениями рекомендуются следующие проекты:

3.12.1 Порт Батуми:

а) реконструкция перерабатывающих приспособлений на причале 9

- снесение бункера и складов
- перемещение ж/д линий
- строительство новых складов

реконструкция фартуков и складских территорий

- покрытие территории от причала 9 до причала 5

- в) строительство многоотраслевого терминала на причале 5
 - замена разрушенных частей причальных стен
 - строительство новых складских приспособлений
 - увеличение территории
 -

3.12.2 Порт Поти:

- а) расширение существующего контейнерного терминала
- б) реконструкция и улучшение обрабатывающих и складских приспособлений на причалах от 9 до 11
 - сносение старых зданий
 - реконструкция фартуков и складских территорий
 - строительство новых складов

в) реконструкция сортировочного участка на причалах от 4 до 6

3.13 Анализ потока наличности и финансовый анализ рекомендованного развития

Цель этого тома - разработать финансовый план для развития портов Поти и Батуми. На этом этапе и в данное время была разработана схема, по которому были подсчитаны соответствующие грузы. Выбранный пример модели потока наличности спланирован для нового контейнерного терминала Поти. Другие грузы могут быть использованы соответственно. Результаты подсчета приведут к интенсивной дискуссии на счет вводных данных и предположениях, на которых будут основаны подсчеты следующих недель.

Основа финансового плана и анализа потока наличности даются в предыдущих томах данного отчета, особенно в транспортном прогнозе и в генеральном плане. Было проведено много дискуссий с управлением порта для получения нужных вводных данных о настоящей ситуации и о предполагаемом развитии.

Макроэкономическая ситуация Грузии находится в переходной фазе от государственной плановой экономики бывшего Советского Союза к современной рыночной экономике по западному варианту. Как результат этого изменения ожидается возрастание стоимости производственных факторов до более реального уровня рыночной цены во время прогнозного периода. Чтобы избежать определения уровня инфляции в Грузии, все цифровые данные будут выражены в стабильном американском долларе. Все возрастания в стоимостях и доходах в этом отчете, поэтому являются реальными. Поток наличности и финансовый анализ основаны на оценке средств и расходов.

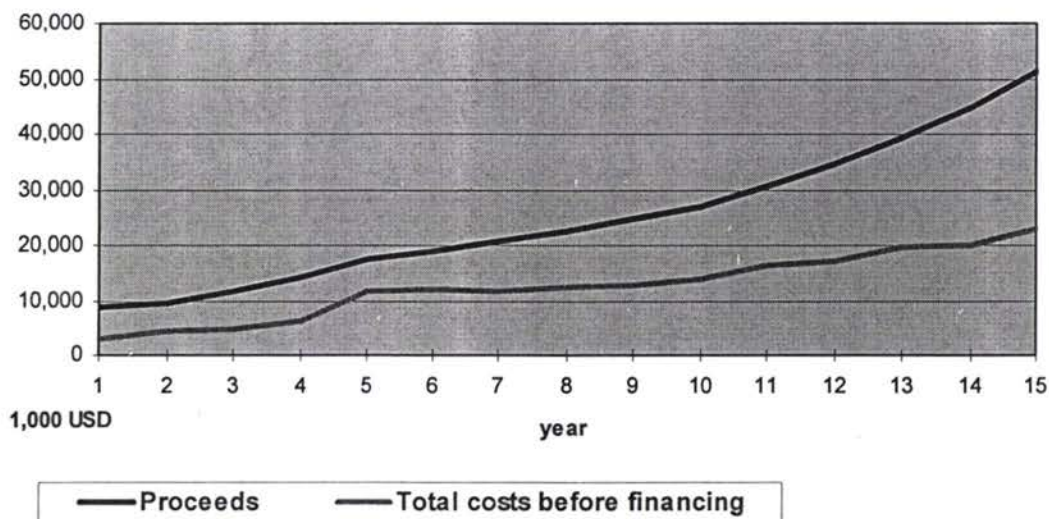
Детальный подсчет дохода и стоимости обоих портов были сделаны. Средства ориентированы на перечень тарифов грузинских портов и количество груза подсчитанного в транспортном прогнозе

основано на реальном (более вероятном) сценарии. Расходы также основаны на объемах с транспортного прогноза и продуктивность подсчитанная в генеральных планах портов делится на:

- недвижимость
- амортизацию
 - соответствующие оборудования основаны на отчете том 3 секции 6 об обрабатывающих оборудованиях порта;
 - делятся на новые оборудования и реабилитацию оборудования;
 - строительство основанное на инженерно-техническом отчете том 4
- эксплуатационные расходы основаны на отчете об оценке существующего положения порта том 3 секция 4 и, включая Генеральный план порта том 3 секция 5 кадры, включая наценку на социальное страхование и расходы оборудования, отличные от амортизации (топливо, ремонт, обслуживание) и другие расходы на энергию;
- расходы на коммуникацию
- офисные расходы
- налоги
- финансирование (в различных моделях)
-

Подсчет потока наличности вместе свыше описанными средствами и расходами оценены по нескольким подсчетам. Подсчеты также были сделаны для запланированного нового контейнерного терминала вместе и без необходимой инфраструктурой и терминалов для генеральных грузов и насыпного груза порта Поти.

Следующий график показывает соотношение затрат и выручки в самых возможных случаях, если порт будет освобожден от затрат для строительства новой инфраструктуры:

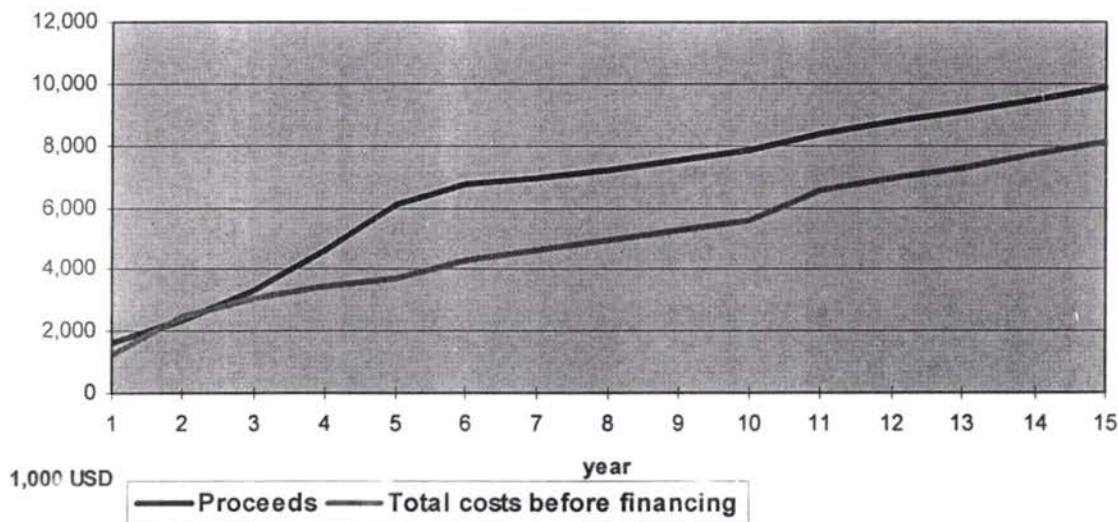


Результаты по Поти показывают, что новый контейнерный терминал не может финансировать необходимую инфраструктуру (мол, ж/д и а/д сообщения). Без инвестиции этой инфраструктуры проект может иметь удачу, выручку и поток наличности. Должно быть учтено, что проект может быть реализован без инфраструктуры и должен быть выявлен путь финансирования инфраструктуры. Терминал для генерального и навалочного груза в Поти показывает хорошие результаты и кажется

возможным получить финансирование для проектов Поти. Фактические цифровые данные и детальные предположения описаны в томе 6 данного отчета.

Для Батуми были сделаны подсчеты для многоцелевого терминала

Следующий график описывает развитие затрат и выручки в самом вероятном случае в Батуми:



Сценарии для Батуми показывают как значительные выручки, так и хороший поток наличности. Также кажется возможным получить финансирование проекта. Используемые цифровые данные и предположения описаны также в томе 6 отчета фазы 2.

3.14 Концепция приватизации

В пределах презентации президенту Грузии статус проекта был объяснен и очерчен, что группа ТАКИС ТРАСЕКА Евросоюза в согласии с техническими заданиями и расписанием времени. Окончательная концепция приватизации представлена во второй главе этого тома.

Принципы следующие:

Для удовлетворения потребностей будущего порты Грузии должны быть реструктуризированы и приватизированы

Международные банки развития не финансируют проекты в Грузии если большинство акций находятся в государственных организациях. (Источник: Всемирный банк ЕБРР).

Проекты по приватизации должны быть прибыльными, в состоянии оплатить инвестиции и покрыть проценты

Из 100 самых крупных портов мира 80 портов работают как комбинация государства - землевладелец и частных компаний как операторов.

Особенно возрастающий рейтинг контейнеризованного и Ро-Ро транспорта (самая современная форма транспорта) делает необходимыми реабилитацию и реструктуризацию нужных обрабатывающих приспособлений порта. Поэтому намеревается реконструкция 6 причалов (2,6,7,12,13,14) и инвестирование необходимого оборудования.

Эксплуатационная компания должна быть организована при участии Министерства Транспорта, квалифицированного менеджмента и международных транспортных компаний (экспедиторы. Судовладельцы и контейнерные операторы).

Порт Поти должен иметь легальный статус как государственной организации. (Администрация Порта)

Остальная часть порта должна быть также должна быть трансформирована в приватизированные компании в течении 24 месяцев.

Для избежания конфликта интересов, деятельность Администрации Порта должна быть отделена от эксплуатационной деятельности порта.

В случае, если не все эксплуатационные части порта приватизированы в течении 24 месячного периода, оставшаяся деятельность должн быть выполнена организационной единицей, которая должна быть создана.

Особое внимание было уделено концепции ТАСИС ТРАСЕКА Евросоюза по сравнению с американскими USAID предложениями. Основные различия показаны в ниже приведенной таблице:

Концепция Евросоюза Тасис ТРАСЕКА	Американские предложения USAID
<p>Объекты приватизации Приватизация логических объектов (объекты, которые осуществляют одну и ту же операцию) порта с приоритетом в зависимости от нужд. Разработка осуществимых и выгодных приватизационных проектов. В первую очередь контейнерные и РО/РО объекты. –</p>	<p>Объекты приватизации – Полностью весь порт.</p>
<p>Стоимость для 6 причалов составляет 18 млн. ам. долларов</p>	<p>Стоимость всего порта составляет 26 млн. долларов</p>
<p>Акционер 51 % оперативной компании должны остаться в руках Грузии (частный и гос. сектор) 49 % в иностранных руках</p>	<p>Акционер 51 % в иностранных руках 49 % в руках Грузии</p>
<p>Акционерный капитал 37.5 млн. ам. долларов 19.5 млн. ам. долл. собственный капитал 18 млн. ам. долл. уставного капитала для 6 причалов Заметка: ЕБРР заявил, что они заинтересованы принять участие</p>	<p>Акционерный капитал 26 млн. ам. долл. уставного капитала (для всего порта) никакого собственного капитала для инвестиций</p>
<p>Объем инвестиций 116 млн. ам. долл. в течение 15 лет и оплатить инвестиции в тот же период Плюс часть приibl. 40 млн. ам. долл., которые необходимы для новой инфраструктуры (мол, ж/д дорога, автодорога)</p>	<p>Объем инвестиций 140 млн. ам. долл. в течение 30 лет без новой инфраструктуры (мол, ж/д дорога, автодорога) с неспецифической оплатой инвестиций</p>
<p>Занятость Акционерное общество эксплуатационной компании должно нанять требуемый персонал с порта. Должен быть образован специальный фонд для обеспечения пенсионеров порта средствами к существованию.</p>	<p>Занятость Почти та же позиция.</p>

Так как порты Поти и Батуми являются входом в маршрут ТРАСЕКА и поэтому имеют важнейшее значение, в течение последних лет, с целью инвестиции для улучшения инфраструктуры порта были проведены различные изучения.

Одновременно с данным проектом, Американская организация USAID разработала Изучение приватизации для порта Поти, основанная на продаже 51% порта частным инвесторам. Это направило группу Тасис разработать, кроме задач, очерченных в их Технических Заданиях, разработать документацию о положении (документы по стратегии), содержащую намерения ЕС о приватизации и оказать содействие Генеральному Директору порта Поти. В добавок к этому, Американская группа Sealand, один из самых крупнейших контейнерных операторов в мире, попыталась получить части порта под ее юрисдикцией на неблагоприятных условиях для порта Поти. Также, здесь кроме официальных задач проекта, группа Тасис оказала содействие Грузии и Генеральному Директору порта. С группой GTZ, в настоящее время работающие над программами трейнинга для обеих портов.

4. Информация проекта

После предоставления информации общественности и вовлеченных сторон в период первых двух фаз особое внимание было оказано проекту Tacis TRACECA в период фазы III. Американская группа USAID опубликовала концепцию приватизации и проинформировала о своих предложениях общественность по телевидению и масмедии, предстала с изучениями и персональными презентациями перед вовлеченными министерствами, мэром города и городским советом, членами Парламента и Парламентскими комиссиями и через Американское посольство перед президентом Грузии. Всемирный Банк в Вашингтоне и Тбилиси также получил детальную информацию предложения USAID. Помимо этого, проект приватизации был разработан группой SeaLand. Также Агентство Японского Международного Сотрудничества (АЯМС) вместе с Японскими компаниями активны в проекте порта Поти и Греческое Совместное Предприятие разработало технико-экономическое обоснование и сделало предложение для развития частей порта.

От группы Tacis TRACECA много раз было потребовано сделать отчет и опубликовать их результаты технического задания даже раньше запланированного времени. По просьбе бенефициара были даны разные интервью международным газетам и были сделаны разные рекомендации предложениям, которые получило руководство порта.

Группа Tacis TRACECA организовала семинарную встречу в Кобулету 18 и 19 марта и представила статус проекта также как, ген. план порта и планы фазового развития обоих портов. Этот семинар вызвал высокий интерес. Присутствовали все ТВ-станции Грузии и Министр Транспорта Грузии со своими заместителями, Президент Парламента Аджарии, Мэр и Генеральный Менеджер города Батуми, а также Генеральный Менеджер порта Поти.

После этого, следующие меры были проведены в связи общественной и официальной информации:

- Презентация статуса проекта перед Парламентской комиссией в Тбилиси
- Участование в информационной встрече в офисе делегации Евро-комиссии вместе с Посольствами государства-члены Евросоюза.
- Участование во встрече с Министрами Транспорта, Финансов, Государственной Собственности Грузии
- Личным и Советником по Экономическим вопросам Президента вместе с первым секретарем
- Делегация Европейской Комиссии и Послы государства-членов Евросоюза.
- Официальное представление проекта перед Мэром города Поти
- Официальное представление концепции приватизации (предварительная форма) Президенту Грузии

Вместе с концепцией приватизации во второй части этого тома, сделано обоснованное предложение и группа ТАСИС-ТРАСЕКА уверена, что рекомендованное развитие Портов будет в пользу Грузии и государств ТРАСЕКА, включая Европейский Союз.

Грузинское Правительство должно принять решение в выборе правильного направления.



Концепция Приватизации

Содержание

1	Определения и замечания	1
1.1	Общие замечания	1
1.2	Международные решительные концепции в транспортном секторе	2
2	Рекомендации для Приватизации	3
2.1	Альтернативы Приватизации	4
2.1.1	SeaLand	4
2.1.2	USAID	4
2.1.3	Совместное предприятие Athena SA & Elliniki Technodomiki AE, Греция	4
2.1.4	Европейское предложение Tacis TRACECA	5
2.2	Морская Администрация и Морской Кодекс Грузии	6
2.2.1	Основные замечания	6
2.3	Рекомендации для специфической концепции	9
2.3.1	Легальный Статус Порта Поти	10
2.4	Стратегические аспекты приватизации	10
2.4.1	Будущие аспекты	10
2.4.2	Важность для Грузии	11
2.4.3	Важность для TRACECA и для государств TRACECA	12
3	Пререквизиты в Грузии	12
3.1	Налоги и правила	12
3.1.1	Запланированная приватизация портовых приспособлений по аспектам существующей налоговой системы Грузии	13
3.1.2	Виды налогов в Грузии	13
3.1.3	Отношение легальной формы предприятия, связанное с налогами	15
3.2	Легальные формы предприятий в Грузии	15
3.2.1	Легальная форма государственного казначейского предприятия	16
3.3	Политическая ситуация и проекты относительно портов	19
4	Кредитоспособность обоих портов. Результаты анализа баланса Коммерческих портов г. Поти и г. Батуми 1996 и 1997 гг.	20
4.1.1	Развитие экономических показателей для порта Батуми и Поти.	20
5	Коммерческие результаты концепции приватизации	26
5.1	Проверенные цифры	26
6	Финансирование проекта	33
7	Как привлечь инвесторов	33
8	Потенциальные инвесторы	36
9	Результаты приватизации	37
10	Следующие шаги	38
11	Список Приложений	39

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 определенных 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 избранное правительство. Они фундаментально отличаются от развития развивающихся стран и стран с бывшими коммунистическими правительствами. Особенности характеристики 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 и 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 конкурентноспособность 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 сооответствующих 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 инфраструктуры 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,
- созданием предпосылок для частного сектора делового менеджмента,
- высокой степенью независимости от политического влияния

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

Ниже приведенная концепция приватизации может быть реализована только в порту Поти. Порт Батуми не может быть приватизован, т.к. он является муниципальным портом в государственной собственности. Несмотря на это, если этот статус изменится, основная часть концепции приватизации порта Поти может быть также использована для порта Батуми.

Приложенная Тендерная Документация также как, уже представленная Тендерная Документация может быть использована, если порт Батуми реализует Многоцелевой Терминал сам.

2.1 Альтернативы Приватизации

В общем, порт имеет несколько вариантов приватизации. Предложения сделаны из различных источников, о частичной или полной приватизации.

2.1.1 SeaLand

Группа SeaLand предложила порту Потти взять на себя контейнерную деятельность на эксклюзивной основе в первом предложении на причалах 12-14 и позже на причалах 7 (6). Недостаток этого предложения состоит в том, что SeaLand является передовым контейнерным оператором и конкурентом других клиентов порта. В результате конкуренты SeaLand не будут транспортировать через порт Потти, если порт будет в руках их главного соперника. В дополнении, концепция SeaLand основана на перевозочных операциях. Эти операции дорогостоящие и не такие эффективные, как концепция терминала. Кроме этого контракты представленные SeaLand давали все преимущества этой группе и были бременем для порта.

2.1.2 USAID

Предложение сделанное USAID имело два варианта. Первый вариант состоял в том, чтобы разделить порт на разные, отдельные части и создать отдельные компании. Второй вариант - этот вариант был одобрен USAID - состоял в том, чтобы дать 51% всего порта частному инвестору и позволить этому инвестору принимать решение о развитии. Первый вариант был создан с одной стороны, конкуренцию в портах, но с другой стороны создал разные малые компании с не солидной основой и трудностями во всех операциях переработки грузов, утилизации причалов и оборудования и рабочей силы.

Второй вариант предложения USAID фактически является стратегическим инструментом, вход в корридор TRACECA будет передан в аренду неизвестным партнером, с неизвестными планами развития и с минимальным или без всякого влияния на интересы Грузии. Основными аргументами за и против предложений USAID и предложениями группы Tacis TRACECA были объяснены президенту Грузии на собрании, который проводился в Потти, 16 мая 1998 года лидером группы Tacis TRACECA. Письменная версия прилагается как приложение 1.

2.1.3 Совместное предприятие Athena SA & Elliniki Technodomiki AE, Греция

Совместное предприятие разработало технико-экономическое обоснование о реабилитации контейнерного терминала на причале 6 и 7. Это обоснование является результатом согласованных усилий, принятых по меморандуму Взаимопонимания, подписанных прошлым июнем между Министерством Транспорта и Совместным Предприятием. К обоснованию прилагается проект контракта и рекомендации. Контракт должен быть тщательно изучен международными юристами, но коммерческое влияние в основном является благоприятным для совместного предприятия, но не для порта. Эксплуатационная концепция основанная только на одном портальном кране кажется нереалистичным. Инвестиционные расходы не определены достаточно точно, выполнение строительных работ будет под ответственностью Совместного предприятия и закупки не делаются вместе с портом. Финансирование основано на займе 70 % и этот займ должен предоставить ЕБРР участие ATGE о совместного предприятия (27%) и 3% участие европейского союза. Нет никаких показателей, что этот сценарий является реалистичным.

Совместное предприятие требует 54 % акций, порт должен иметь 36% акций и 10% акций должны быть распределены между инвесторами. Уставной капитал порта и существующий бизнес-порт даже не отмечены. Основные вопросы, такие как сборы на аренду даже не упомянуты.

Средний доход с одного контейнера вычислен от 180 до 200 американских долларов, который также не утвержден и обсужден с портом. Планы дальнейшего развития, например, новый контейнерный терминал на расширенной территории, не предвидятся.

2.1.4 Европейское предложение Tacis TRACECA

Специфическая концепция, предложенная в главе 2.3 ниже, касается приватизации наиболее важных и требуемых контейнерных и ро-ро деятельности порта. Преимущества этой концепции следующие:

- Порт Поти должен быть приватизован по тем частям, которые возможны, четко определены и очевидны. Первые части, которые должны быть приватизированы, это контейнерный и ро-ро операции на причалах 2,6,7,12,13 и 14.
- Большинство акций будут в руках Грузии, из которого государственное предприятие имеет только 48% общего числа акций, 3% находится в руках частных грузинских инвесторов и 49 % будут в руках иностранных инвесторов.
- Концепция включает акционеров со всей индустрии связанной с транспортом (форвардеры, судоходные линии и финансовые институты). Структура акционеров гарантирует, что ни одна компания не сможет основать монополию. Этот список потенциальных акционеров прилагается ниже.
- Управление деятельностью первой приватизированной части порта принадлежит компании управления имеющая знания в портовых и грузовых операциях. Это компания управления должна быть из Западной Европы или из США.
- С этой компанией управления, операции порта и коммуникации будут на высоком уровне и любое отклонение по любой причине действия, ориентированных на бизнес могут быть полностью исключены.
- Гарантировано, что порт будет развиваться, потому что развитие основано на Генеральном Плана Порта и на Плана Фазового Развития Порта. Эта также будет обеспечено для остальных частей для нового контейнерного терминала на расширенной территории порта.
- Финансирование проекта первого развития может быть выполнено новой компанией, которая должна быть создана. Эта компания должна иметь акционерный капитал US\$ 37.5 млн. американских долларов, из которых 19.5 млн. амер. долларов должны быть доступны наличными.
- После получения одобрения Грузинских Властей выполнение приватизации может начаться без любых задержек.
- Легальные шаги, которые должны быть сделаны в проекте GTZ или в этом обосновании.
- Проекты контракта для Акционерного Общества, которое должно быть основано для операции контейнерных и ро-ро деятельности прилагается к концепции приватизации.

В дополнении, выше сказанным преимуществам прилагается краткая форма предварительной концепции приватизации, представленная перед Президентом Грузии 16 мая 1998 года, которая представляет основные различия между предложением, сделанным группой USAID и европейскими идеями.

2.2 Морская Администрация и Морской Кодекс Грузии

2.2.1 Основные замечания

Перевод Морского кодекса Грузии не доступен официально на английском языке. Положение, которое приводятся ниже, основаны на неофициальном переводе группы Tacis TRACECA.

В основном, группа Tacis TRACECA приняла предложение группы GTZ, которая разработала и представила следующие документы:

- Реструктуризация Секторов Грузинских Портов (Отчет датированный 2 февраля 1997 года)
- Задачи, обязанности и ответственность Морской Администрации Грузии (МАГ) и Администрация Портов Грузии/Руководство (Обновленный выше упомянутый отчет GTZ/НПС)

Вместе со схемой приватизации и комментариями к Американским предложением, было предусмотрено, что порт принадлежит на 100% к Министерству Транспорта. Но без земли, земля принадлежит Министерству Управления гос.имуществом Грузии. Порт Поти должен заплатить арендную плату местному отделу Министерства Управления гос.имуществом в Поти.

Грузинский Морской Кодекс не соответствует этим законам, потому что там представлено, что Администрация Порта (Руководство) должен быть владельцем земли. Рекомендуются, что Морской Кодекс Грузии должен быть пересмотрен для согласования Морского Кодекса Грузии с существующими законами Грузии.

Так как Морская Администрация Грузии находится под юрисдикцией Министерства Транспорта, возможно основать для порта Поти Администрацию (Руководство) прямо под юрисдикцией Министерства Транспорта.

Эта Администрация порта Поти с одной стороны должна действовать в соответствии с обновленным Морским Кодексом Грузии а с другой стороны как предприятие дял Операции Порта. Эта структура может быть обоснованным решением для промежутка времени 24 месяцев, в течении которого организация должна передать эксплуатационные части порта другим компаниям. (приватизация). После периода 24 месяцев (этот период должен быть высчитан после принятия решения после представления этого предложения) , Администрация Порта Поти не должна действовать в операциях порта, что означает, что все операции порта должны быть приватизированы.

Чтобы избежать возможный конфликт интересов Администрация Порта Поти не должна быть акционером приватизированных компаний. Если Правительство Грузии будет участвовать в одной или более приватизированных компаний, акционером должно быть Министерство Транспорта. Это также приемливо для концепции первой преватизации, Контейнерной и Ро-Ро Компании.



После промежуточного периода 24 месяца, Администрация Порта Поти должна интегрироваться Морской Администрацией Грузии. Основная задача должна быть четкая дифференциация между Операциями Порта и внедрением Администрации Порта. Поэтому, рекомендуется после промежуточного периода интегрировать Администрацию Порта Поти в Морскую Администрацию Грузии. В случае, если не вся Эксплуатационная деятельность приватизирована, то оставшаяся деятельность должна быть отделена от Руководства Порта как отдельная организационная единица.



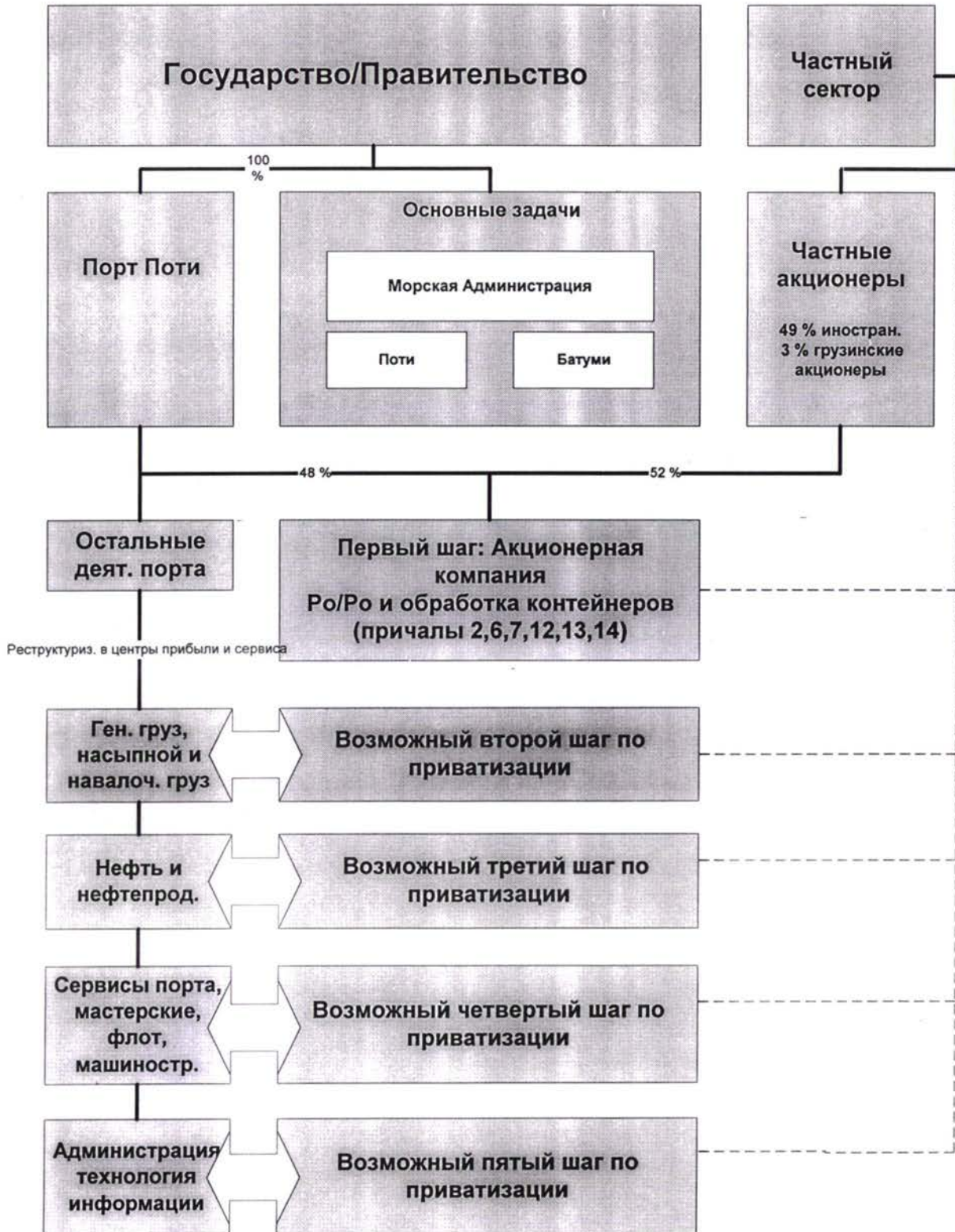
Рекомендация к определенной концепции на следующей странице представляют Порт Поти как акционера. Эти акции должны быть переданы Министерству Транспорта, который будет реальным акционером.

Для ускорения осуществления процедур приватизации первой части порта (Контейнерные и Ро-Ро операции), Порт Поти должен трансформировано в государственную организацию (Администрация Порта), соответственно зарегистрированную для создания первой совместной компании для эксплуатации контейнерных и Ро-Ро операций.

Эта Администрация Порта Поти должна вести переговоры, вложить активы и подписать Контракты Совместной компании с обязательством передачи акции Министерству Транспорта.

2.3 Рекомендации для специфической концепции

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.
- Порт Поти должен иметь легальный статус или под юрисдикцией Министерства Транспорта (прямо) или Морской Администрации Грузии (Руководство). Это юридическое лицо должно заключить лизинговый контракт с владельцами земли.
- Порт Поти будет вести переговоры на заключение контрактов с акционером на те операции, которые должны быть приватизованы.
- Порт Поти должен действовать как акционер в первых приватизированных деятельностях порта.
- Оставшаяся деятельность порта Поти должна быть реконструирована в центры прибыли и сервиса на определенный период параллельно первой приватизации. Это не означает, что эти части порта не могут быть приватизированы параллельно проекта первой приватизации, если информация о прибыльности и активах порта будут доступны.
- Акции Грузинских Акционеров должны быть 51% (включая 48%, Акции Министерства Транспорта и 3% Частных Акции) и акции иностранных акционеров должны быть 49% соответственно.
- Иностранные акционеры и частные грузинские акционеры будут представлены из транспортной промышленности и состоять из судоводных линии, экспедиторов и финансовых институтов, таких как ЕБРР.
- Порт Поти и первая эксплуатационная компания должна предложить свои услуги на уровне цен., ориентированных на рынок,

2.3.1 Легальный Статус Порта Поти

Порт Поти пока не имеет легального статуса согласно законам Грузии. Поэтому рекомендуется пределить Потр Поти в Администрацию Порта, который будет зарегистрирован в соответствии с законом Грузии.

2.4 Стратегические аспекты приватизации

2.4.1 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. Институционные 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
- 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 приватизированны, 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 и в Планах Развития 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 Потти. Первые части, которые должны быть приватизированы, являются Многоцелевой Терминал Батуми и Контейнерный Терминал Потти. Без этих развитий оба порта не будут удовлетворять требования в будущем и из-за специфической ситуации это возможно только с частного участия.

2.4.2 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 развивающийся 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 эффектам, 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 грузинов, 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 зависит от стиля менеджмента, квалификации и практики менеджмента. Это можно генерировать другими методами.

2.4.3 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 проекта технической помощи с суммой	28.155.000 ECU
5 Инвестиционных проекта для реабилитации инфраструктуры	24.500.000 ECU

Этот проект включает в основном все деятельности связанное с транспортом.

Только для грузинских портов TRACEKA тратит 1 5 миллионов эю для технико-экономического обоснования Грузинских портов и больше 5 миллионов эю 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 рынки западной Европы.

Чтобы быть конкурентным на мировом рынке все гасударства нуждаются в надежном транспортном маршруте под своей юрисдикцией для избежания влиания 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 Порта 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 инвестицией 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 значимости в связи с запланированной приватизацией.

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 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 налогообложению, 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

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

3.2.1 Легальная форма государственного казначейского предприятия

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.

Казначейское предприятие является специфической легальной и новой формой предприятий в Грузии. Оно не включено в список типичных предприятий в законах, касающихся приватизации. После решения государственных или местных властей казначейское предприятие может быть преобразовано в акционерное общество или общество с ограниченной ответственностью согласно Грузинскому законодательству, если предприятие уже зарегистрировано в Предпринимательском Реестре.

Порт Поти является государственным предприятием и порт Батуми муниципальным портом. Порт Поти должен быть преобразован в государственное казначейское предприятие до перехода в Акционерное Общество.

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 50 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 процессе принятия 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 физическом 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 объединением капитала и члены общества могут выйти из организации в любое время. 5. Ответственность ограничена. 	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
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.
Командиторное общество (К.О.)	Основано несколькими лицами, которые занимаются независимо предпринимательской деятельностью. Партнеры разделены на две категории: комплементары 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.

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 особенным 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% портовых акций.

Эта компания имеет один причал и перерабатывает в основном металлолом.

4 Кредитоспособность обоих портов. Результаты анализа баланса Коммерческих портов г. Поти и г. Батуми 1996 и 1997 гг.

Необходимые документы и информации (балансы порта 1996 и 1997 гг., исходные данные для составления счетов прибылей и убытков, информации о состоянии основного имущества) были предоставлены главными бухгалтерами и главными инженерами портов.

Исходная ситуация

Статус портов отличается друг от друга. В то время как порт поти находится в процессе изменения от государственного предприятия в акционерное общество или в другое юридическое лицо, порт Батуми был только что зарегистрирован как государственное предприятие (муниципальный порт) по регистрации в суде Батуми.

(1-ое Декабря 1997 года, регистрация J 01/07-118). Порт принадлежит Городу Батуми. Учредителем Порта является Мерия города и прибыль после налогов распределяется в соответствии с решением Мери Батуми. Уставной капитал не определен регуляцией.

Законодательство Республики Грузии в области ведения бухгалтерского учета и составления результатов хозяйственной деятельности за год, отличается от соответствующего законодательства западных стран. На практике детальная форма учета исполнена, где разные доходы/расходы предприятия представлены в соответствии с учетным годом.

Анализы были основаны на следующих документах:

- Балансовый статус порта г. Поти за 1995-1997 гг. в местной валюте (приложение 1)
- Балансовый ствтус порта г. Батуми за 1995-1997 гг. местной валюте (приложение 2)
- Сводная таблица доходов и расходов порта г. Поти за 1996-1997 гг. (приложение 3)
- Сводная таблица доходов и расходов порта г. Батуми за 1996-1997 гг. (приложение 4)

4.1.1 Развитие экономических показателей для порта Батуми и Поти.

В 1995 году поправки в балансе были сделаны в связи с инвестициями, которые не были закончены с эффектом, с которым должны были увеличиться собственные капиталы. Отчет Государственных Контролирующих Органов представил, что переоценка была не эффективной. Также былапредъявлена претензия, что сумма 1.707 тысяч ам.долларов (2.151.тысяч Грузинских Лари) в долговых обязательствах не были представлены.

После этого, в 1996 году новым руководством Батумского порта результаты переоценки были исправлены. На балансе это отражалось таким образом, что резервы собственного капитала были уменьшены в 13,120 тыс \$ США (16,531 тыс. лари). Вместо этого стоимость основного имущества была сокращена на 9,278 тыс \$ США (11,690 тыс. лари), а объем уставного капитала был увеличен до 3,842 тыс. \$ США (4,841 тыс. лари). Непоказанные дебиторские задолжности были восстановлены. На пассивной стороне баланса в равной мере были образованы резервы по сомнительным долгам.

Основное материальное имущество портов поти и Батуми находится в состоянии, которое требует модернизации. (О необходимости и объеме капитальных вложений в целях основательной модернизации портов подробно было изложено в отчете о 2-ой фазе Технико-экономического обоснования новых терминальных приспособлений в Грузинских Портах).

Что касается Батумского порта, по данным бухгалтерии основное имущество порта изношено на 46%. Особенно портовая техника и портовый флот в силу отставания необходимого объема ремонтно-восстановительных работ нуждаются в финансовых средствах для проведения этих работ. На 1ое января 1998 г. необходимая для этих целей сумма была определена в 6,102 тыс. \$ США . Для аналитической работы исходим из предложения, что данная сумма отставания накопилась за последние 6 лет.

Что касается Потийского порта, то здесь наблюдается аналогичная картина. На 1ое января 1998 г. здесь необходимая для этих целей сумма была определена в 2,015 тыс. \$ США. Для аналитической работы исходим из предложения, что данная сумма отставания накопилась за последние 3 года.

По Потийскому порту на 1ое января 1998 г. представляется следующая картина по дебиторам с задолженностью больше 50,000 \$ США.

Год выставления счетов	1000 \$ США	%
общий объем на 1ое января 1998 г., в т.ч. из	4,913	100.0
1992г.	282	5.8
1993г.	203	4.1
1994г.	1,100	22.4
1995г.	865	17.6
1996г.	1,114	22.7
1997г.	378	7.7
всего	3,942	80.2

По Батумскому порту на 1ое января 1998 г. представляется слудцющая картина по общему объему дебиторских задолженностей:

Финансовый анализ

Финансовая независимость портов высокая. В капитале портов не участвует долгосрочный заемный капитал. Это обусловлено чрезмерно высокими процентными ставками не предоставленные банками кредиты - несмотря на то, что кредиты практически выдаются только краткосрочные.

Зависимость от заемного капитала обусловлена, главным образом, высоким объемом краткосрочных кредиторских задолженностей.

	Финансирование	Поти (%)		Батуми (%)	
		1996	1997	1996	1997
1.	степень финансовой независимости	66.8	72.7	86.1	92.5
2.	степень зависимости от заемного капитала	33.2	27.3	13.9	7.5
3.	доля долгосрочного заемного капитала	0.0	0.0	0.0	0.0
4.	доля краткосрочного заемного капитала	33.2	27.3	13.9	7.5
5.	степень самофинансирования	168.3	210.6	63.9	90.2

Основное материальное имущество полностью покрывается собственным капиталом. Так называемое "Золотое балансовое правило", таким образом, в обоих портах выполняется. Положение в батумском порту в 1997 г. по сравнению с 1996 г. здесь даже улучшилось.

	Степень покрытия основного имущества	Поти (%)		Батуми (%)	
		1996	1997	1996	1997
1.	степень покрытия 1го и 2го порядка	166.7	156.1	129.8	149.8

В структуре имущества наблюдается относительно низкий вес основного материального имущества. Обусловлено это также - для западного предприятия чрезмерно высоким объемом дебиторских задолженностей в объеме оборотного имущества.

Показатель "Степень использования материального основного имущества" определяет, сколько долларов доходов за год зарабатывается одним долларом основного материального имущества. Здесь положение в Потийском порту выглядит более эффективно, чем в Батумском порту.

	Структура имущества	Поти (%)		Батуми (%)	
		1996	1997	1996	1997
1.	интенсивность основного имущества	40.1	46.5	66.4	61.8
2.	доля оборотного имущества	59.9	53.5	33.6	38.2
3.	степень использования материального основного имущества	2.81	2.58	1.3	1.86
4.	доля требований	27.0	28.9	27.0	30.1
5.	доля финансовых средств	12.5	5.1	0.1	1.9

Ликвидность Портов

	Ликвидность	Поти (%)		Батуми (%)	
		1996	1997	1996	1997
1.	Ликвидность 1ой степени	37.7	18.7	0.6	25.7
2.	Ликвидность 2ой степени	119.1	124.4	215.9	459.4
3.	Ликвидность 3ей степени	180.6	195.5	242.3	512.8

Оборот дебиторских задолженностей (Ситуация улучшилась 1996 до 1997 года)

	Оборот дебиторских задолженностей		Поти (%)		Batumi (%)	
			1996	1997	1996	1997
1.	средний объем требований	1000 \$США	5,198	4,588	2.469	2.440
2.	частота оборота требований		2.89	3.60	2.44	3.37
3.	средняя длительность кредитования	дни	125	100	147	107

Оборот капитала

	Оборот капитала		Поти (%)		Batumi (%)	
			1996	1997	1996	1997
1.	средний объем собственного капитала	1000 \$США	6.423	6.691	6.607	5.609
2.	средний объем совокупного капитала	1000 \$США	7.672	7.484	10.737	8.544
3.	частота оборота собственного капитала		2.34	2.47	0.91	1.47
4.	частота оборота совокупного капитала		1.96	2.21	0.56	0.96
5.	средняя длительность оборота собственного капитала	дни	154	146	195	246
6.	средняя длительность совокупного капитала	дни	184	163	641	374

Рентабельность собственного и совокупного капитала, а также показатель потока наличностей в целом удовлетворительны; для западного читателя они являются даже очень высокими. При этом положение в Потийском порту в 1996 г. представляется лучше, чем в Батумском порту. Однако заметно положительное развитие в Батумском порту и переход к рентабельности в 1997 г.

Исходя из этого, потенциальная возможность самофинансирования в обоих портах представляется относительно высокой.

	Рентабельность		Поти (%)		Батуми (%)	
			1996	1997	1996	1997
1.	очищенная прибыль	1000 \$США	3.987	4.562	-891	1.957
2.	рентабельность собственного капитала	%	62.1	68.2	- 13.5	34.9
3.	рентабельность совокупного капитала	%	52.0	61.0	-8.3	22.9
4.	Поток наличностей периода	1000 \$США	4.549	5.215	462	4.880
5.	Процент заработка через Поток наличностей	%	30.3	31.6	7.7	59.4

Выводы

- В обоих портах наблюдается положительное развитие в сравнении с 1997 и 1996 г.
- Улучшение экономических показателей может происходить в случае увеличения скорости оборота дебиторских задолжностей. Для этого следует увеличить объем доходов, и одновременно уменьшить объем дебиторских задолжностей. Представляется, что такое увеличение доходов можно было бы достигнуть путем увеличения тарифных ставок в портах.
- Показатели оборота капитала низкие. Улучшение по данному пункту могло бы происходить за счет увеличения доходов.

Способность к самофинансированию имеется в обоих портах. Возможными факторами для улучшения данных показателей представляются:

- улучшение результата года путем увеличения доходов (см. выше). Улучшение результатов года путем уменьшения расходов.
- Важный на западе фактор самофинансирования - самофинансирование с помощью амортизационных отчислений - в портах пока еще не может быть использовано в привычном для западного предприятия размере.
- Важным пунктом для улучшения экономической картины в обоих портах является предоставление ликвидных финансовых средств.

5 Коммерческие результаты концепции приватизации

5.1 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.

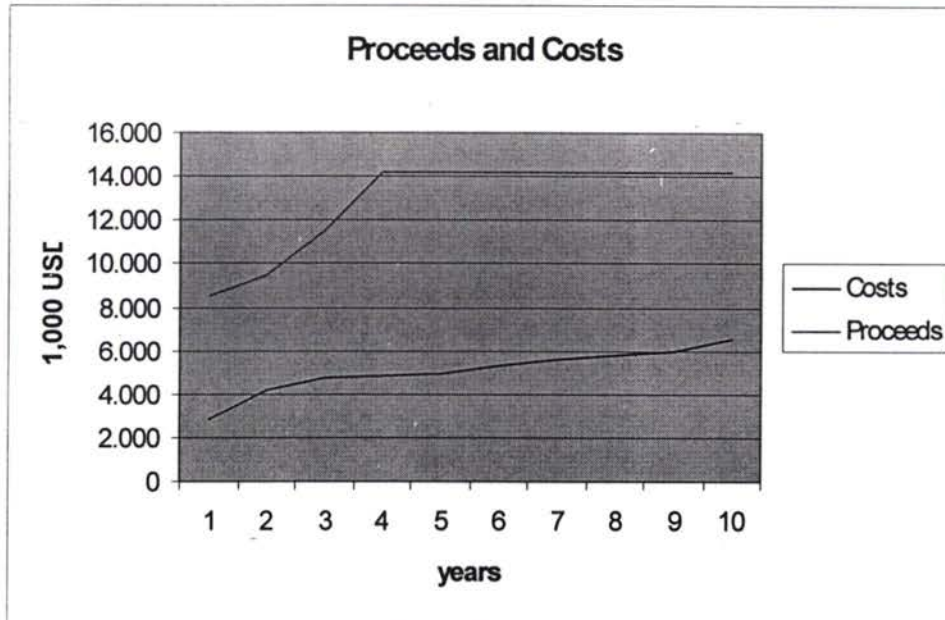
Как показывает шкала времени, основные капиталовложения для причалов 6 и 7 будут проведены в первые два года, для причалов 12 -14 во второй и третий год. Согласно времени амортизации должны быть проведены некоторые замены инвестиций на шестом и седьмом году. Что касается элементов стоимости, для ставок 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	
	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.



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).

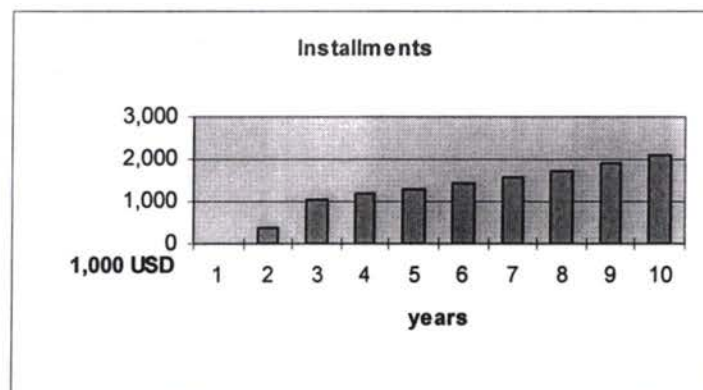
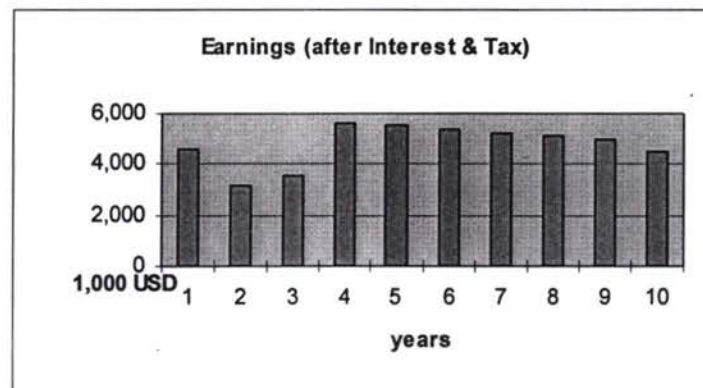
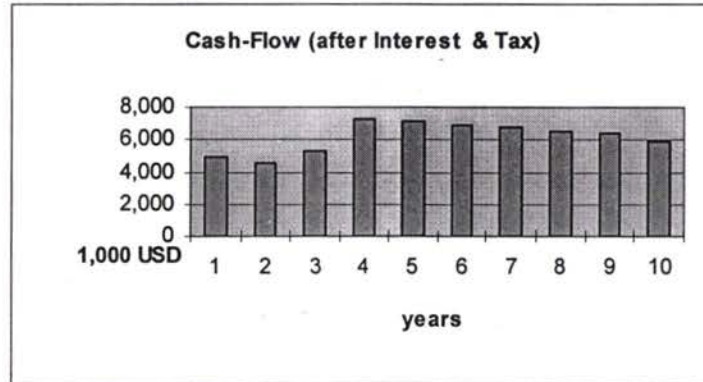
Расширение потийского контейнерного терминала: Анализ потока наличности, реальный случай,
Подсчитанный интерес 10%

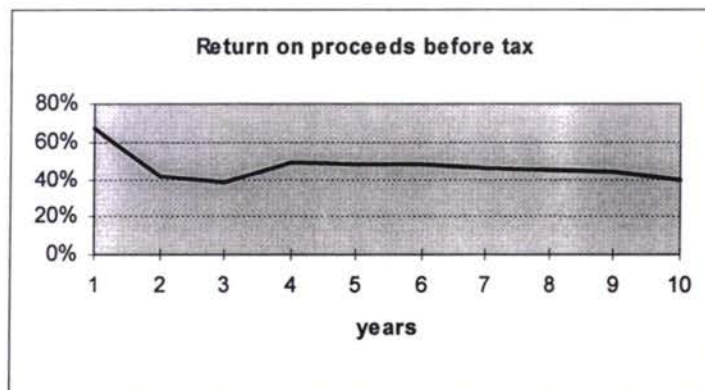
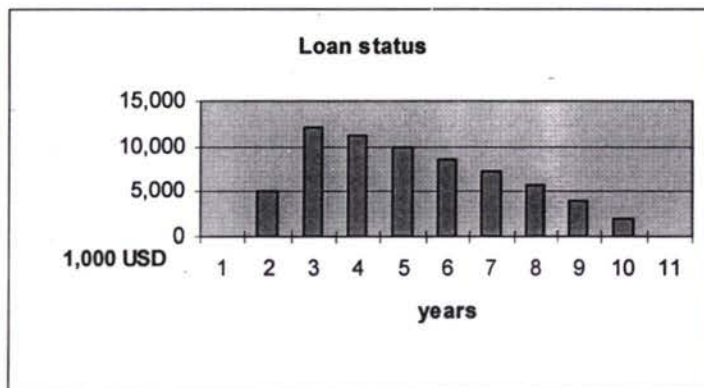
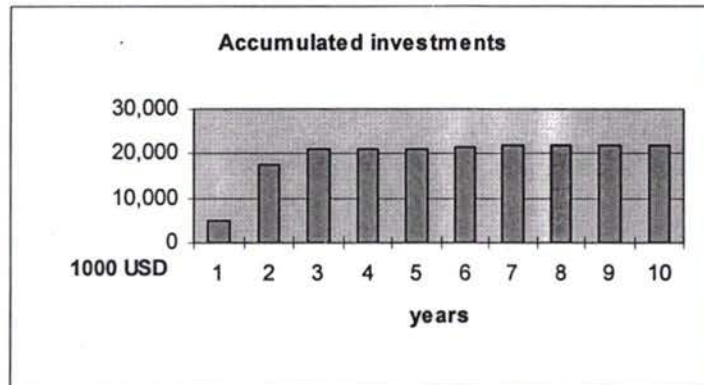
Год			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Капиталовложение	in 1,000 US\$		5,033,152	12,468,939	3,637,174	0	0	285,000	400,000	0	0	0
Капиталовложение причала 6+7	in 1,000 US\$											
Капиталовложение причалов 12-14	in 1,000 US\$											
Побочные расходы	in 1,000 US\$											
Капиталовложения всего (в год)	in 1,000 US\$	100%	5,033	12,469	3,637	0	0	285	400	0	0	0
настоящая стоимость капиталовложения	in 1,000 US\$		5,033	11,642	3,171	0	0	202	265	0	0	0
чистого аккумулированного всего	in 1,000 US\$		5,033	17,502	16,228	11,693	6,460	-505	-7,252	-14,127	-20,843	-27,416
финансирован по вырубкам вкл. амортизации.	in 1,000 US\$		0	-4,911	-4,535	-5,233	-7,250	-7,148	-6,875	-6,716	-6,574	-6,413
существующее стоимость потока наличности	in 1,000 US\$		0	-4,585	-3,954	-4,260	-5,510	-5,072	-4,555	-4,155	-3,798	-3,230
общее аккумулированное	in 1,000 US\$		5,033	12,591	11,693	6,460	-790	-7,652	-14,127	-20,843	-27,416	-33,829
Средства	in 1,000 US\$		8,559	9,430	11,572	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203
Обработка	in 1,000 US\$		8,559	9,430	11,572	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203
Складирования	in 1,000 US\$											
Другие	in 1,000 US\$											
Средства всего	in 1,000 US\$	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)			2,562	4,259	4,795	4,904	5,032	5,160	5,359	5,536	5,737	6,316
Стоимость (без амортизации)	in 1,000 US\$	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)	in 1,000 US\$		6,312	6,571	8,421	10,942	10,814	10,516	10,317	10,140	9,939	9,360
Амортизация	in 1,000 US\$		314	1,400	1,644	1,644	1,644	1,473	1,473	1,473	1,473	1,473
Доходы до отчислений на амортизацию и налоги	in 1,000 US\$		5,997	5,171	6,777	9,299	9,171	9,043	8,844	8,667	8,466	7,887
Аккумулированные потребности капитала	in 1,000 US\$	10%	252	1,252	2,291	2,291	2,291	2,291	2,291	2,291	2,291	2,291
Выручки до налога	in 1,000 US\$		5,746	3,919	4,487	7,008	6,880	6,752	6,553	6,376	6,175	5,596
Налог	in 1,000 US\$	20%	1,149	784	897	1,402	1,376	1,350	1,311	1,275	1,235	1,119
Выручки (после процента & налога)	in 1,000 US\$		4,597	3,135	3,589	5,606	5,504	5,402	5,243	5,101	4,940	4,477
Поток наличности (после процента & налога)	in 1,000 US\$		4911	4535	5233	7250	7148	6875	6716	6574	6413	5950
Статус долга	in 1,000 US\$		0	5,033	12,221	11,152	9,977	8,683	7,261	5,697	3,976	2,082

Исправленные подсчеты прибылей/убытков для первого шага инвестирования расширения Потийского Контейнерного Терминала

Инвестиции для причалов 6 -7	2,894,045	3,926,295	1,904,760	0	0	0	0	0	0	0
Подготовка участка										
Окружающая среда										
Строительные работы										
Здания										
коммунальные сооружения						R)	R)			
Грузообрабатывающее оборудование	1,705,000	5,035,000				285,000	400,000			
Инвестиции для причала 12-14	0	2,538,000	1,258,000							
Побочные расходы (без оборудования)	434,107	969,644	474,414	0	0	0	0	0	0	0
Всего инвестиций	5,033,152	12,468,939	3,637,174	0	0	285,000	400,000	0	0	0
в 1,000 US\$	5,033	12,469	3,637	0	0	285	400	0	0	0
Амортизация										
на каждую спецификацию	314,200	1,400,200	1,643,500	1,643,500	1,643,500	1,473,000	1,473,000	1,473,000	1,473,000	1,473,000
в 1,000 US\$	314	1,400	1,644	1,644	1,644	1,473	1,473	1,473	1,473	1,473
Аренда земли										
85000 sqm а US\$ 1,-	85,000	85,000	85,000	85,000	85,000	85,000	85,000	85,000	85,000	85,000
Стоимость эксплуатации										
на каждую спецификацию	1,162,357	1,774,077	2,066,255	2,175,734	2,303,643	2,602,350	2,800,899	2,978,211	3,179,267	3,758,200
Стоимость эксплуатационной компании	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Общая стоимость	2,561,557	4,259,277	4,794,755	4,904,234	5,032,143	5,160,350	5,358,899	5,536,211	5,737,267	#####
в 1,000 US\$	2,562	4,259	4,795	4,904	5,032	5,160	5,359	5,536	5,737	6,316
без амортизации (в 1,000 US\$)	2,247	2,859	3,151	3,261	3,389	3,687	3,886	4,063	4,264	4,843
Средства										
Обработка	8,559,000	9,430,000	11,572,000	14,203,000	14,203,000	14,203,000	14,203,000	14,203,000	14,203,000	14,203,000
в 1,000 US\$	8,559	9,430	11,572	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203	14,203
Прибыли до расходов на финансирование	5,997,443	5,170,723	6,777,245	9,298,766	9,170,857	9,042,650	8,844,101	8,666,789	8,465,733	7,886,800
в 1,000 US\$	5,997	5,171	6,777	9,299	9,171	9,043	8,844	8,667	8,466	7,887

R) Замена





6 Финансирование проекта

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

Порт Поти потребует 48% акций с уставным капиталом в 18 млн. ам. долларов.

Оставшиеся 52 % будет 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).

7 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 выручку 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 предвостительных 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.

8 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:

Varwil, Грузия
Varwil, 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.

9 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 конкурентноспособности 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, освобождение 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 кокурентной 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.

10 Следующие шаги

Президент Грузии создал комиссию, которая должна была разработать предложения с наилучшим решением для Грузии и для ее стран-партнеров. Если решение совпадет с Европейскими решениями, то Правительство Грузии может использовать следующую подготовленную документацию.

- Проект Тендерной Документации для поставки оборудования, включая все технические спецификации (поставлено ответственным организациям в мае, 1998)
- Проект Тендерной Документации для строительных работ, для Расширения Контейнерных Приспособлений в порту Поти и Многоцелевого Терминала в порту Батуми. Этот проект Тендерной Документации включает Тендер, Контракты, Требования Работодателя, с проектными требованиями, чертежи и технические спецификации. (Приложены к этому Отчету)
- Проект Контракта Акционеров в соответствии с законами Грузии для Акционерного Компания, который должен быть создан
- Проект об Арендном Контракте для Контейнерных и ро-ро деятельности в порту Поти
- Проект Контракт по Менеджменту для эксплуатации контейнерных и ро-ро деятельности
- Проект Устава Акционерного Общества.

С этими документами и предложениями в связи с реструктуризации Морской Администрации должны быть сделаны следующие шаги:

- Решение Правительства
- Развитие легального статуса порта Поти
- Получение доверенности от всех вовлеченных властей
- Решить, чтобы порт Поти временно взял на себя задачи и обязанности Администрации порта и создать Администрацию порта Грузии (Руководство) по Морскому Кодексу Грузии после временного периода в Поти.
- Заключение соглашения на счет причала № 6
- Мобилизация потенциальных инвесторов и издание этой брошюры для содействия процессов принятия решения
- Выбор потенциальных инвесторов, которые имеют наибольшее преимущество для порта
- Организация собрания будущих акционеров для согласия на счет или замены представленных контрактов
- Начать регистрационный процесс
- Развитие необходимых документов, установленных в контракте
- Выборы Совета Наблюдателей
- Номинация Совета Директоров
- Предоставление права Руководящей Компании

11 Список Приложений

- Задания, Обязанности и Ответственность Морской Администрации Грузии (МАГ и Портовая Администрация / Руководство Грузии GTZ/НПС датированный 13 февраля 1997)
- Общие замечания о развитии Морской Администрации (Tacis TRACECA Отчет Фазы 1 Технико-экономическое Обоснование Новых Терминальных Приспособлений в Портах Грузии Том 3 Приложение 3)
- Презентация Предварительная Концепция Приватизации (краткая форма) Президенту Грузии в 16 мая 1998г.
- Приложения 1-8 к оценке Кредитоспособности

Отдельно прилагается к этому следующие приложения

- Проект Договора Акционера для первой приватизации (Контейнерные и РО-РО деятельности)*
- Проект Устава для первого А.О *
- Проект Контракта об Аренде / Субаренде для причалов 2, 6, 7, 12, 13 и 14*
- Проект Контракта по Менеджменту для руководства первого А.О.*

Эти контракты еще не рассмотрены с потенциально вовлеченными сторонами.

Общие замечания, касающиеся развития Морской Администрации

Содержание:

1 Основные принципы	2
2 Функции Морской Администрации	2
2.1 Функции в области законодательства	2
2.1.1 Национальное законодательство, например:	2
2.1.2 Конверсия международных Конвенций в Национальный закон	3
2.2 Функция надзора	4
2.3 Поддержка Морской Индустрии	5
2.4 Национальные задачи в Морской области	5
3. Организация Отделов в Морской Администрации	6
3.1 Иерархической структура	6
4. Функции Отделов Морской Администрации	7
5. Подразделения, примыкающие к Морской Администрации	16
5.1 Морской консультативный совет	16
5.2 Сообщества, заинтересованные в морской индустрии	16

1 Основные принципы

В условиях ясного разделения ответственностей общественного и частного, морская Администрация должна обеспечить:

- Безопасное, экологически разумное и легкое морское движение
- Эффективные условия для справедливого и равномерного обращения со всеми морскими коммерческими деятельностями
- Надежность и конкурентоспособность морских услуг

2 Функции Морской Администрации

Общие задачи Морской Администрации следующие:

- установить юридические рамки условий (законы, регуляции, правила и принципы) в морской области
 - для организационных структур и задач национальной морской администрации для развития национальной морской индустрии
 - для развития морской индустрии
- контролировать и инспектировать морскую индустрию, чтобы она работала согласно законодательства
- обеспечить национальные интересы
- поддерживать национальную и международную морскую индустрию

2.1 Функции в области законодательства

2.1.1 Национальное законодательство, например:

- Организация
 - Создать закон о задачах правительства Грузии в морской области
- Персонал
 - Установить регуляцию по юридическому статусу моряков
 - Установить правила обучения и воспитания моряков согласно морских конвенций
 - Установить регуляцию по социальной сотрудничеству в области безопасности
- Безопасность
 - Установить регуляцию по обеспечению безопасности морского движения в национальных водах и в области портов
 - Установить регуляции по преодолению несчастных случаев
 - Установить регуляции по исследованиям об авариях
 - Установить закон о лощманах
- Коммерческое

- установить коммерческий морской закон, включающийся законную рамку для:
 - судовладельцев, пользователей судов, парокордств
 - прав и обязанностей капитана судна
 - Фрахтовых контрактов и чартерных партий
 - транспорта пассажиров и их вагаж
 - спасения и поддержки
 - стахования
- Установить регуляции по морского залого и арреста судов
- Установить рейстр регуляций
- Установить регуляции по облегчению морского транспорта
- Установить закон порта

2.1.2 Конверсия международных конвенций в национальный закон, как напр.:

- Морская безопасность
 - SOLAS, Межународная Конвенция о Безопасности Жизни на Море, 1974, включая новейшие протоколы и изменения, Код о Межународном Менеджменте Безопасности (ISM) и Межународный Код о Судах Высокой Скорости (HSC)
- Грузы
 - Межународный Код по Морским Опасным Грузам (IMDG), включая процедуры в крайнем случае для судов, транспортирующих опасных грузов (EmS) и Путеводитель Скорой Помощи для потребления в авариях с опасными грузами (MFAG)
 - Код о безопасной практике для насыпных грузов (BC)
 - Межународный код о безопасном транспорте зерна навалом (International Grain Code)
 - Код о безопасной практике для судов, транспортирующих древесину
 - Межународная Конвенция о безопасности контейнеров (CSC)
 - Рекомендации о безопасном транспорте, обработке и складировании опасных веществ в порту
 - Код о безопасной практике штивки и укрепления грузов
- Облегчение условий для торговли и транспорта
 - Конвенция об облегчении межународного морского движения (FAL)
- Юридические вопросы
 - Межународные конвенции относительно Интервенции на Море в случае загрязнений нефтью на море, (Intervention)
 - Межународные конвенции о гражданской ответственности за повреждения из-за загрязнения нефтью, (CLC)
 - Межународная конвенция об установлении межународного фонда для компенсации поверждений из-за загрязнения нефтью
 - Межународная юридическая конференция о транспорте пассажиров и их вагаж на борту
 - Межународная конференция об ограничении ответственности за морские претензии

- Международная конференция о сурпрессии незаконных действий против безопасности морской навигации
- Международная конвенция о спасении
- Защита морской среды
 - MARPOL, Международная конвенция о предотвращении загрязнения от судов, 1973 - включая новейшие протоколы и изменения
 - Междуправительственная конференция о демпинге мусора на море
 - Международные конвенции о подготовке к случаю загрязнения нефтью (OPRC)
 - Безопасность судов и предотвращение загрязнения, управление судами и контроль портового государства
 - IMO путеводитель по портовым отходособирательным приспособлениям согласно MARPOL
- Морская технология
 - Международная конвенция о линии загрузки, 1966
 - Конвенция об измерении тоннажа судами
 - Международная конвенция о специальных пассажирских судах
 - Международная конференция о безопасности рыболовных судов
 - Международный код о строительстве и оборудовании судов, транспортирующих опасных химических веществ навалом, (IBC)
 - Международный код о строительстве судов, транспортирующих жидких газов навалом, (IGC)
 - код о строительстве и оборудовании подвижных нефтяных платформ, (MODU)
- Навигация
 - Конвенция о международных регуляциях для преодоления коллизий на море, 1972 - включая новейшие протоколы, (COLREG)
 - Международная конвенция об обучении, сертификации и вахте моряков, 1978 - включая новейшие протоколы, (STCW)
 - Международная конференция об установлении Международной Морской Спутниковой Системы, (INMARSAT)
 - Международная конференция о Морском (IMOSAR)
 - Global Maritime Distress and Safety System, (GMDSS)

2.2 Функции Надзора

Обеспечить с помощью надзора и инспекции, что морская индустрия соблюдает национальные законы и правила и международные конвенции:

- суда
- эксплуатации порта
- портовая инфраструктура
- классификационные общества
- VTS, Система движения судов
- лоцманские и другие морские услуги
- морское образование и учебные центры
- приспособления для приема судовых отходов
- крайние случаи морского загрязнения
- приспособления коммуникации

- приспособления для нахождения и спасения
- обработка и штивка опасных грузов
- против незаконных действий и нелегального транспорта, контрабанды и пиратства
- гидрографические исследования
- навигационные средства
- навигационные публикации
- предупредительная информационная навигационная системы
- система метеорологической информации

2.3 Поддержка Морской Индустрии

- Поддерживать национальный флаг. Поддерживать судовладельцев в международном соревновании при создании возможности уменьшения расходов с помощью подходящей
 - налоговой политики
 - кадровой и социальной политики; качество, количество
 - политики рејстра
 - администрации
 - политики образования и обучения

- Поддержка бизнес связаны с судоходством
- Поддержка морской Офшорную индустрии

2.4 Национальные Задачи в Морсой Области

- Защита окружающей среды
- Ответственное пользование национальных ресурсов, как:
 - минеральных ресурсов в национальных водах
 - биологических ресурсов, напр. Рыба
 - экономических и экологических ресурсов
- Мероприятия в случае несоблюдения национальных законов, регуляций и правил

3 Организация Отделов в Морской Администрации

3.1 Иерархическая структура



4 Функции Отделов Морской Администрации

название отдела: **Морская Администрация**

Функции отдела:

- Координации всей деятельности в сфере морской администрации
- выполнение юридических задач

Вышестоящая организация:
правительство

Подчиняющиеся подразделения:

- морское законодательство
- поддержка морской индустрии
- управление порта
- морской совет по расследованию
- отдел по безопасности и защите окружающей среды
- гидрографический офис
- реестр судов

предоставление услуг :

- всем другим отделам
- правительству

получает услуги от:

- всех других отделов

название отдела: **Морское законодательство**

Функции отдела

- предоставление законов парламенту как описано в главе 2.2
- установление декретов
- адаптация международных конвенций к национальному законодательству
- участие в международных комиссиях

Вышестоящие организации

Морская администрация

Нижестоящие подразделения

международная политика

Представляет услуги

- всем другим отделам
предоставляет юридические консультации

Получает услуги от

- отдела по безопасности и защите окружающей среды
- поддержка морской индустрии
- морского совета по расследованию
- администрации порта
- гидрографического офиса

название отдела: **Управление порта**

функции отдела:

- управление портами
- хозяин портовой территории
- определение и сбор взносов в гавани
- планирование, строительство и уход за портовой инфраструктурой
- поддержка коммерческой деятельности порта
- публикация портовой статистики

вышестоящее подразделение

- морская администрация

нижестоящее подразделение

представляет услуги для:

- промышленности порта
- поддерживает во всех вопросах

получает услуги от:

- гидрографического офиса
- судоходной инспекции
- береговой охраны

название отдела: **Гидрографический офис**

функции отдела:

- гидрографические исследования
- публикация навигационной информации
- организация навигационной помощи

вышестоящее подразделение:

- морская администрация

нижестоящее подразделение:

представляет услуги для:

- морской индустрии;
обеспечивает морскую индустрию навигационной помощью,
публикует результаты гидрографических исследований, навигационные схемы и публикации,
обеспечивает мнениями специалистов в области гидрографии

получает услуги от:

- береговой охраны

название отдела: **Реестр судов**

функции отдела:

- управление и администрация реестра судов
- публикация статистики национального флота

вышестоящее подразделение:

- морская администрация

нижестоящее подразделение:

предлагает услуги для:

- государственных и частных организаций
обеспечивает информацией, включающая статистику национальных судов

получает услуги от:

- судоходной инспекции

название отдела: Отдел по охране и защите морской окружающей среды

функции отдела:

- координирование всей деятельности, касающейся охраны и защиты морской окружающей среды
- надзор классификации обществ
- надзор всех других частных организаций, действующих в интересах национальных властей

вышестоящее подразделение:

- Морская администрация

нижестоящее подразделение:

- судоходная инспекция
- береговая охрана

предоставляет услуги для:

- всех других отделов
консультирует по вопросам безопасности и защиты морской окружающей среды

получает услуги от:

название отдела: **Береговая охрана**

Функции отдела:

- эксплуатация системы по судоходному движению (VTS)
- страхование морского транспортного движения в национальных водах и на территории порта
- эксплуатация центра коммуникации, включающей прогноз погоды и навигационные предостережения
- эксплуатация центра SAR
- эксплуатация центра по морским бедствиям
- эксплуатация всех видов навигационной помощи
- фактические исследования морских несчастных случаев
- защита национальных морских границ
- защита национальных морских биологических, минеральных и экономических ресурсов

вышестоящее подразделение:

- отдел по безопасности и защите морской окружающей среды

нижестоящее подразделение:

предоставляет услуги для:

- администрации порта
 - страхование судоходного движения
 - надзор лоцманов
 - страхование коммуникаций между судами и администрацией порта
- морского совета по расследованиям
 - фактические исследования морских несчастных случаев
- гидрографического офиса
 - эксплуатация навигационной помощи
 - публикация навигационных предостережений
- метеорологического офиса
 - публикация информации о погоде
- таможни, полиции и других властей
 - защита национальных морских границ и ресурсов

получают услуги от:

- гидрографического офиса
- метеорологического офиса
- таможни, полиции и других властей

название отдела: **Судходная инспекция**

функции отдела:

- осуществление контроля флагового государства
- осуществление контроля портового государства
- инспекция портовых операций
- надзор морского образования и тренинга
- сертификация образования моряков и выдача морских сертификатов
- надзор за портовыми приспособлениями, такими как лоцманы, буксиры и т.д.
- выдача всех необходимых документов
- фактическое исследование морских несчастных случаев
- исследование по измерению тоннажа

вышестоящие подразделения:

- отдел по безопасности и защите морской окружающей среды

нижестоящее подразделение:

предоставляют услуги для:

- администрации порта
инспекция по безопасности оборудования морской индустрии
- судходного реестра
измерение тоннажа национальных флаговых судов
- совета по инспекции несчастных случаев
фактические исследования несчастных случаев

получает услуги от:

- береговой охраны
- морского законодательства

название отдела: **Морской совет по расследованиям**

функции отдела:

- исследование несчастных случаев
- сбор данных

вышестоящее подразделение:

- морская администрация

нижестоящее подразделение:

предоставляет услуги для:

- морского законодательства
консультирует по вопросам адаптации законов, правил и регулирования к
новейшему развитию в области несчастных случаев
- управлений
обеспечивает данными

получает услуги от:

- береговой охраны
- судоходной инспекции
- полиции
- морского законодательства
- гидрографического офиса

название отдела: **Поддержка морской индустрии**

функции отдела:

- поддержка морской индустрии, как описано в Разделе 2.1

вышестоящее подразделение:

- морская администрация

нижестоящее подразделение:

предлагает услуги для:

- морского законодательства
исследование влияния на морскую администрацию по поддержке морской индустрии

получает услуги от:

- консультативного совета

5 Подразделения, примыкающие к Морской администрации

5.1 Морской консультативный совет

Консультативный совет дает советы насчет функций морского законодательства. Членами совета являются:

- ассоциация судовладельцев
- ассоциация портовых операторов
- союз рабочих порта
- союз моряков
- и другие ассоциации, заинтересованные в морской индустрии

Консультативный совет должен быть поставлен в известность Морской администрацией до представления или изменения юридических условий, но не оказывает непосредственного влияния на принятие решений Морской администрации. Морская администрация должна великодушно принимать во внимание аргументы консультативного совета.

5.2 Сообщества, заинтересованные в морской индустрии

Все стороны, занятые в морской области,

- судовладельцы
- менеджеры по судоходству
- моряки
- операторы порта
- рабочие порта
- административный персонал
- лоцманы
- агенты по судоходству
- страховые агенты
- рыболовная промышленность
- и многие другие

могут создать свое собственное заинтересованное сообщество. Они приглашены принять участие в консультативном совете.

Эти организации не зависят от Морской администрации, их задачи и внутренняя структура организации занесены в устав, что выполняется самими членами организации.

Задачи, Обязательства и Ответственности Морской Администрации Грузии (МАГ) и Администрации/Руководства Порта Грузии (АПГ)

Усовершенствованный GTZ/НПС отчет от 13.02.97

Консультанты в разных случаях представили свои мнения, касающиеся будущего положения Морской Администрации Грузии (МАГ) и Администрации/Руководства Порта Грузии (АПГ). При участии всех вовлеченных Сторон в деталях были обсуждены задачи, обязательства и ответственности будущего и различие между компаниями по эксплуатации приватизированного порта. Представленные предложения были приняты, а результаты будут представлены ниже.

а. Задачи и обязательства МАГ

МАГ будет ответственным за все дела, связанные с морской и портовой безопасностью. Их основная задача может быть описана как **установление и контролирование стандартов безопасности**. Так как проект касается реструктуризации портов, аспекты судов и судоходства, не связанные прямо с эксплуатацией порта, будут описаны в общем/вкратце. Такое описание задачи полностью соответствует *Основным Замечаниям по Развитию Морской Администрации*, см. проект "Технико-экономическое обоснование новых терминальных приспособлений в портах Грузии", Доклад Фазы 1, Том III, Приложение 3, по программе ТАСИС.

а.1 Общее

- Разработка предложений для законов и правил безопасности всех вопросов, касающихся порта и судоходства в Грузии. Эти предложения должны пройти все шаги законодательства до вхождения в силу. Все эти правила и регуляции по безопасности должны быть составлены в соответствии с международными стандартами. Любое отклонение от установленного уровня международных стандартов со стороны Грузии может быть реализовано только после тщательного рассмотрения.

Контроль соблюдения правил безопасности а.т. судами под грузинским флагом, все судна, заходящие в воды и порты Грузии, все организации/учреждения, действующие в портах Грузии.

- МАГ будет ответственной только за установление стандартов безопасности и их контролирование. Инсталляция и уход за

приспособлениями безопасности на территории порта и подъездов к ней будет в соответствии с компаниями по эксплуатации и другими специально предназначенными учреждениями. Это означает, что все буи и другие вспомогательные навигационные приспособления, необходимые для безопасного транспортного движения в порту и территориях подъездов к нему будут контролироваться МАГ. МАГ не будет иметь и не будет обеспечивать технический сервис любого вида, например мастерские и т.д.

Под этим подразумевается содержание государственной деятельности по возможности на низком уровне, как показывает опыт в похожих странах, что очень часто государственные учреждения не имеют фонды для обеспечения и инсталляции требуемых технических устройств и они часто не в состоянии выполнить свои собственные требования по безопасности.

а.2 Морская безопасность

- конверсия международных конвенций в национальный закон Грузии
- правила транспортного движения в водах Грузии и в территориях подхода к порту
- регистрация грузинских судов
- проверка судовых документов (класс, регистрация, комплектование личного состава, страхование и т.д.)
- осуществление государственного контроля порта в соответствии с Парижским Меморандумом
- разработка требований к квалификации, образованию и трейнингу персонала судна.
- выдача лицензий/паспортов моряков для капитанов, офицеров и членов экипажа судов Грузии
- безопасность судов Грузии в соответствии с международными (ИМО, Solas) и национальными правилами
- защита окружающей среды в отношении судовых операций в порту и в открытом море
- исследования несчастных случаев в море с судами под флагом Грузии и с судами под иностранным флагом в пределах портов и вод Грузии
- другое

а.3 Капитан Порта (КП) и безопасность порта

Кроме вышеупомянутой морской деятельности, контролируемой Капитаном Порта, эта служба ответственна за безопасность в порту. Это включает следующие деятельности :

Эксплуатация порта

- Разработка правил безопасной работы для эксплуатации порта
 - использование защитной одежды
 - противопожарная защита
 - противоподарные установки
 - предотвращение загрязнения
 - борьба против загрязнения
 - технические устройства для предотвращения несчастных случаев
 - другое.

- Разработка правил для обработки опасных грузов
- Контроль безопасности в соответствии с вышеуказанными правилами
- Разработка каталога штрафов для всех случаев нарушения правил безопасности
- Разработка требований к квалификации капитанов лоцманских судов и буксиров
- Выдача лицензий для капитанов лоцманских судов и буксиров
- Разработка правил для безопасного движения в портах и территории подхода
- Контроль действий капитанов лоцманских судов и буксиров

Примечание:

Чрезвычайно важным является, чтобы Капитан Порта получил юридические полномочия для выполнения и реализации штрафов, указанных в каталоге штрафов в случаях любого нарушения этих правил. Без приобретения этого полномочия, которое поддерживается законом, должность Капитана Порта будет почти бесполезной.

6. Задачи и обязанности Портовой Администрации/Руководства Грузии

6.1 Общее

В соответствии с Морским Кодексом Грузии, Глава IV, Морской порт, *(примечание: так как официальная версия на английском языке не доступна, эта глава была переведена проектом на английский язык)* морские порты Грузии имеют администрацию, которая подчиняется Морской Администрации Грузии, что означает, что это формирует отдел/раздел в пределах МАГ и поэтому является частью министерства Транспорта Грузии. Мы предлагаем основание Портовую Администрацию Грузии (ПАГ) в Потти, так как Потти является самым важным портом Грузии и распределение деятельности МАГ разным портам, которые входят в товетственность МАГ/ПАГ.

6.2 Землевладение

Так как вся территория порта остается в собственности государства и будут взяты в аренду пользователями порта, только государственное учреждение должно действовать как землевладелец/арендодатель. Министерством Транспорта было подтверждено, что они получили уполномочие от Министерства Управления Государственной Собственности (которое является официальным владельцем всех земель и собственности, являющихся собственностью государства) действовать как землевладелец территории порта.

Функции землевладельца включают:

- Разработка условий стандартных арендных контрактов

Если эти стандартные контрактные условия уже разработаны и в общем согласованы вовлеченными сторонами, лишь небольшая работа входит в функции ПАГ как землевладельца.

- Вычисление и определение арендной платы с принятием во внимание всех воздействующих факторов, таких как общее экономическое развитие в стране, необходимость развития порта, модернизация и т.д. Некоторые важные принципы для аренды земли и определения платы указаны в отчете GTZ/НРС от апреля 1996 года. Нужно подчеркнуть, что Портовая Администрация Грузии должна действовать как некоммерческое учреждение. В ее намерения не входит максимизация доходов государства.

- Модификация и модернизирование арендной платы через регулярные интервалы согласно условиям контракта.

- Разработка и подписание индивидуальных арендных контрактов между пользователями порта и ПАГ, на основе стандартных условий контракта.

6.3 Строительство на территории порта

- Контролирование всех строителств на территории порта касательно аспектов безопасности. До начала работ планы должны быть подтверждены МАГ/ПАГ/КП. Это в особенности относится ко всем грузоперерабатывающим механизмам, таким как, нефтеперерабатывающие устройства, склады для складирования опасного груза и т.д.

- Наблюдение за строительством и окончательное одобрение завершенного сооружения.

- Определение ремонтных интервалов и проверка проведения обслуживания.

6.4 Стратегическое планирование порта

До тех пор пока будет функционировать только одна компания по эксплуатации порта, действия ПАГ по планированию порта будут очень ограниченными, так как оператор порта будет ответственным за планирование арендованной территории. В этом случае обязанности

ПАГ включают:

- Контролирование всех строительных деятельности оператора в случае, если произойдут изменения схемы арендованной территории; например, строительство новой причальной стены, которая изменяет существующий дизайн гавани. В таком случае все технические предложения должны быть одобрены ПАГ.
 - Планирование новых подходных дорог и ж/д линий в/из порта.
 - Планирование новых линий снабжения электричества, газа, воды, сточных вод в/из порта.
 - Долгосрочное планирование расширения порта
 - Координирование планирования порта и города
 - Координирование всех мероприятий, интересов и учреждений, которые могут воздействовать на территории порта и окружающие территории.
- В том случае, когда заняты более, чем один оператор, ПАГ будет дополнительно ответственным за все территории, не прямо преднозначена для одного оператора.
- планирование авто и железных дорог не только внутри территории порта, но и на территории коммерциализированных терминало
 - подобное же относится к вышеуказанной линии снабжения
 - организация и наблюдение за обслуживанием вышеуказанных авто и ж/д дорог и линий снабжения

6.5 Примечания к Морскому Кодексу Грузии, статья 76

В данной статье определены обязанности МАГ/ПАГ/КП, касающиеся безопасной навигации и порядка в порту. Согласно нашему предложению задача МАГ/ПАГ/КП разработать правила и регуляции и наблюдение за этими деятельностями должна быть ограничена. Практические работы, например, монтаж, обслуживание и ремонт навигационных средств, проведение разных задач должны быть выполнены операторами порта или другими компаниями по сервису. Соответствующие сборы будут собраны исполнительной стороной и только наблюдательские/административные взносы будут перечислены МАГ/ПАГ/КП.

6.6 Примечание к положению ПАГ

В соответствии с законом, ПАГ является частью МАГ/Министерство Транспорта. Это хорошо известно всем вовлеченным сторонам и это основано на указе Президента Грузии. В настоящее время ПАГ действительно не внедрен из-за разных политических интересов в Грузии. По нашему мнению, это является самым практичным, абсолютно логическим и наилучшим решением для подчинения ПАГ Морской Администрации Грузии. Но в случае, когда не может быть достигнуто политического консенсуса по этому предложению, может быть принято

разное положение ПАГ, см. прилагающуюся диаграмму.

В. Вопросы порта, по которым МАГ/ПАГ не являются ответственными

Как указано выше, МАГ должна быть ответственной за установление и контролирование безопасности в порту. Они не ответственны за все коммерческие и эксплуатационные деятельности. Это является обязанностью и ответственностью только компании(й) по эксплуатации порта.

МАГ/ПАГ не будут уполномочены за вмешательство в:

- установление портовых тарифов, любой возможный государственный контроль касательно национального анти-трастного законодательства будет проведен другими государственными учреждениями, например, Министерство экономики, Министерство юстиции или Национальный Анти-трастовый Совет.
- установление стандартных условий контракта между оператором порта и клиентом порта
- контрактные переговоры с клиентами
- организация компаний по эксплуатации порта
- выбор областей бизнеса, пока проводимые деятельности будут в соответствии с условиями арендного контракта.
- выдача территории в аренду Подрядчикам, пока проводимые деятельности будут в соответствии с условиями арендного контракта.
- совместные предприятия с третьей стороной, проводимые деятельности будут в соответствии с условиями арендного контракта.
- планирование кадров и нанятие на работу
- оплата персонала
- финансовое планирование
- другое
- планирование терминала порта в пределах территории действия оператора порта

Примечание:

Правительство Грузии может вмешиваться только в эксплуатационные и коммерческие дела оператора порта/компании сервиса порта пока они являются владельцами акционерной компании и являются членами Наблюдательного Совета. Согласно уставу ассоциации, этот Совет изберет менеджеров, определит сферу ответственностей менеджера и ясно преставит какой из видов бизнес-решений будет входить в ответственность Наблюдательного Совета.

Такие решения, связанные с бизнесом, никогда не будут делегированы другим государственным организациям, МАГ и др.

Предварительная концепция приватизации (сокращенная форма)

Презентация Президенту Грузии в Поти
16 мая, 1998

Г-ном Бодо Рёссиг, НРТИ Гамбург
Руководитель группы проекта Тасис ТРАСЕКА
“Технико-экономическое обоснование новых
терминальных приспособлений в портах Грузии”

Статус проекта

- Работа группы Тасис ТРАСЕКА по программе ЕС соответствует техническим задачам и расписанию времени.
- Концепция приватизации будет готова к концу июня 1998 года, а вся программа изучения - к середине июля 1998 года.
- К настоящему времени эти положения являются предварительными, но философия этапной приватизации осуществимых проектов, облегчения процесса приватизации и улучшения координации остается.

Основные замечания

- Порты Грузии должны быть реструктуризованы и приватизированы для удовлетворения потребностей будущего.
- Банки Международного Развития не финансируют проекты в Грузии, если большинство акций будет сосредоточено в руках государственных организаций. Источник: Всемирный Банк, ЕБРР.
- Проекты по приватизации должны быть прибыльными и быть в состоянии оплатить инвестиции и покрывать проценты.
- Из 100 крупнейших портов мира 80 портов эксплуатируются комбинацией государственных компаний как владельцев земли и частных компаний как операторов.

Реструктуризация и приватизация

- Экстремально растущие темпы роста контейнерного и РоРо движения (самые современные транспортные формы) делает необходимым реабилитацию и реструктуризацию нужных обрабатывающих приспособлений порта. Поэтому намеревается реконструкция 6 причалов (2,6,7,12,13,14) и вложение инвестиций в необходимые оборудования.
- Оперативная компания должна быть основана с участием порта, квалифицированного менеджмента и Международных транспортных компаний (экспедиторские, судовладельцы и контейнерные операторы)
- Оставшаяся часть порта должна быть реструктуризована в центры прибыли и сервиса пока работает оперативная компания первого проекта. Сразу после этого должен начаться следующий проект по приватизации.

Структура будущего порта

- Будущий порт Поти будет выполнять две основные функции:
 - владельца как причалов и территорий, так и инфраструктуры в пределах порта
 - активного акционера будущей совместной компаний, которые будут оперативными компаниями

Европейская и американская модель “Единицы порта и стоимость”

- ЕС Тасис ТРАСЕКА
- Единицы для приватизации
 - приватизирование логических единиц (единиц с тем же типом эксплуатации) порта с приоритетом самых срочных нужд
 - разработать осуществимые и прибыльные проекты.
 - в первую очередь контейнерная и РоРо единицы
- Стоимость
 - 6 причалов составляет 18 млн. долларов
- USAID
- Единица приватизации
 - Весь порт как одно целое
- Стоимость
 - всего порта составляет 26 млн. долларов

Европейская и американская модель “Акционер и акционерный капитал”

- ЕС Тасис ТРАСЕКА
- Акционер
 - 51 % оперативной компании должны быть в руках грузинских акционеров (государственный и частный сектор)
 - 49 % в руках иностранных акционеров
- Акционерный капитал
 - 37.5 млн. амер. дол. акционерного капитала (19.5 млн. собственного капитала для инвестиций, 18 млн. уставного капитала) для 6 причалов
- ЕБРР объявил, что они заинтересованы принять участие.
- USAID
- Акционер
 - 51 % в руках иностранных акционеров
 - 49 % в руках грузинских акционеров
- Акционерный капитал
 - 26 млн. ам. долл. акционерного капитала в уставном фонде (нет собственного капитала для инвестиций) для всего порта.

Европейская и американская модель “Объем инвестиций”

- ЕС Тасис ТРАСЕКА
- 116 млн. ам. долл. в течение 15 лет и оплата инвестиций за этот же период. Плюс часть приibl. 40 млн. для необходимой новой инфраструктуры (мол, ж/д и авто дорога)
- USAID
- 140 млн. ам. долл. в течение 30 лет без новых инфраструктур (мол, ж/д и авто дорога) с неопределенной оплатой инвестиций

Европейская и американская модель “Занятость”

- ЕС Тасис ТРАСЕКА
- Совместные оперативные компании должны нанять требуемый персонал из порта. Должен быть создан специальный фонд для обеспечения минимума проживания пенсионерам порта.
- USAID
- Почти та же позиция

Потийский морской торговый порт

Приложение 1

Балансовый статус на 31ое декабря (е.и. тыс. Лары)

АКТИВ	1995 г.		1996 г.		1997 г.	
А. Основное имущество						
I. Земельные участки со зданиями и сооружениями			3,508	18.1%	3,539	17.0%
Здания и сооружения на чужих земельных участках			27	0.1%	27	0.1%
Машины, оборудования и транспортные средства			3,150	16.3%	4,469	21.5%
Производственный и служебный инвентарь			19	0.1%	22	0.1%
Другие основные средства			3	0.0%	3	0.0%
Основные средства	7,805	36.8%	(6,707)			
Несовершенные капитальные вложения		0.0%	29	0.1%	245	1.2%
Всего по пункту I.	7,805	36.8%	6,736	34.8%	8,305	39.9%
II. Финансовые вложения		0.0%	297	1.5%	391	1.9%
Всего по пункту II.	0	0.0%	297	1.5%	391	1.9%
Основное имущество, всего	7,805	36.8%	7,033	36.3%	8,696	41.8%
Б. Оборотное имущество						
I. Запасы						
а) сырьё, производственные и вспомогательные материалы	3,392	16.0%	3,577	18.5%	3,631	17.5%
б) малоценные хозяйственные предметы, скот	650	3.1%	584	3.0%	836	4.0%
Всего по пункту I.	4,042	19.0%	4,161	21.5%	4,467	21.5%
II. Требования и прочие предметы имущества						
а) авансы, выданные	85	0.4%	443	2.3%	0	0.0%
б) требования за товары, работы и услуги	7,557	35.6%	5,542	28.6%	6,387	30.7%
в) расчеты с бюджетом, НДС на купленные ценности	0	0.0%	0	0.0%	292	1.4%
г) прочие дебиторы	1,712	8.1%	0	0.0%	0	0.0%
Всего по пункту II.	9,354	44.1%	5,985	30.9%	6,679	32.1%
III. Финансовые средства						
а) касса	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
б) денежные средства на расчетных счетах	1	0.0%	0	0.0%	14	0.1%
в) валютный счет	27	0.1%	135	0.7%	20	0.1%
г) другие оборотные активы	0	0.0%	2,057	10.6%	921	4.4%
Всего по пункту III.	28	0.1%	2,192	11.3%	955	4.6%
Оборотное имущество, всего	13,424	63.2%	12,338	63.7%	12,101	58.2%
АКТИВ	21,229	100.0%	19,371	100.0%	20,797	100.0%

ПАССИВ**А. Собственный капитал**

I. Уставной капитал	1	0.0%	4,370	22.6%	4,370	21.0%
прибыль отчетного года		0.0%	11,021	56.9%	9,985	48.0%
использование прибыли		0.0%	-11,021	-56.9%	-9,985	-48.0%
II. Резервы	14,126	66.5%	9,179	47.4%	11,319	54.4%
Собственный капитал, всего	14,127	66.5%	13,549	69.9%	15,689	75.4%
Б. Отчисления в резервный фонд						
Резервы по сомнительным требованиям	0	0.0%		0.0%		0.0%
Отчисления, всего	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
В. Обязательства						
а) банковские обязательства, краткосрочные	176	0.8%	369	1.9%	137	0.7%
б) товарные обязательства	4,291	20.2%	1,389	7.2%	1,843	8.9%
в) прочие кредиторы	934	4.4%		0.0%		0.0%
г) прочие обязательства	1,701	8.0%	4,064	21.0%	3,128	15.0%
Обязательства, всего	7,102	33.5%	5,822	30.1%	5,108	24.6%
ПАССИВ	21,229	100.0%	19,371	100.0%	20,797	100.0%

Батумский морской торговый порт

Приложение 2

Балансовый статус на 31ое декабря (е.и. лари)

АКТИВ	1995 г.		1996 г.		1997 г.	
А. Основное имущество						
I. Земельные участки со зданиями и сооружениями			1,402,174	13.1%	1,465,356	12.8%
Здания и сооружения на чужих земельных участках			4,178	0.0%	4,034	0.0%
Машины, оборудования и транспортные средства			2,116,402	19.7%	1,949,277	17.0%
Производственный и служебный инвентарь			49,214	0.5%	76,379	0.7%
Другие основные средства			254,446	2.4%	151,469	1.3%
Основные средства	3,371,140	17.2%	(3,826,414)			
Несовершенные капитальные вложения	13,133,029	67.2%	2,013,184	18.7%	2,088,217	18.2%
Всего по пункту I.	16,504,169	84.4%	5,839,598	54.4%	5,734,732	50.0%
II. Финансовые вложения	143,681	0.7%	274,607	2.6%	411,801	3.6%
Всего по пункту II.	143,681	0.7%	274,607	2.6%	411,801	3.6%
Основное имущество, всего	16,647,850	85.2%	6,114,205	56.9%	6,146,533	53.6%
Б. Оборотное имущество						
I. Запасы						
а) сырьё, производственные и вспомогательные материалы	548,725	2.8%	579,528	5.4%	587,756	5.1%
б) малоценные хозяйственные предметы	420,682	2.2%	362,120	3.4%	347,575	3.0%
в) товар	99,821	0.5%	25,139	0.2%	29,110	0.3%
Всего по пункту I.	1,069,228	5.5%	966,787	9.0%	964,441	8.4%
II. Требования и прочие предметы имущества						
а) требования за товары, работы и услуги	985,818	5.0%	3,085,276	28.7%	3,257,578	28.4%
б) расчеты с бюджетом	17,104	0.1%	0	0.0%	295,299	2.6%
в) прочие дебиторы	789,310	4.0%	563,727	5.3%	622,167	5.4%
Всего по пункту II.	1,792,232	9.2%	3,649,003	34.0%	4,175,044	36.4%
III. Финансовые средства						
а) касса	1,229	0.0%	6,247	0.1%	13,404	0.1%
б) денежные средства на расчетных счетах	145	0.0%	361	0.0%	20,729	0.2%
б) валютный счет	34,468	0.2%	731	0.0%	156,922	1.4%
Всего по пункту III.	35,842	0.2%	7,339	0.1%	191,055	1.7%
Оборотное имущество, всего	2,897,302	14.8%	4,623,129	43.1%	5,330,540	46.4%
АКТИВ	19,545,152	100.0%	10,737,334	100.0%	11,477,073	100.0%

ПАССИВ	1995 г.		1996 г.		1997 г.	
А. Собственный капитал						
I. Уставной капитал	329	0.0%	4,841,428	45.1%	4,841,428	42.2%
Прибыль отчетного года			5,153,000	48.0%	2,095,861	18.3%
Использование прибыли			-5,153,000	-48.0%	-2,095,861	-18.3%
II. Резервы	18,377,069	94.0%	1,766,000	16.4%	3,135,395	27.3%
Собственный капитал, всего	18,377,398	94.0%	6,607,428	61.5%	7,976,823	69.5%
Б. Отчисления в резервный фонд						
I. Резервы по сомнительным требованиям	0	0.0%	2,151,218	20.0%	2,058,132	17.9%
II. Резервы предстоящих расходов и платежей	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Отчисления, всего	0	0.0%	2,151,218	20.0%	2,058,132	17.9%
В. Обязательства						
I. Банковские обязательства, долгосрочные	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
II. Банковские обязательства, краткосрочные	90,000	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
III. Товарные обязательства	44,472	0.2%	1,524,981	14.2%	1,083,536	9.4%
IV. Прочие кредиторы	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
V. Прочие обязательства	1,033,282	5.3%	453,707	4.2%	358,582	3.1%
Обязательства, всего	1,167,754	6.0%	1,978,688	18.4%	1,442,118	12.6%
ПАССИВ	19,545,152	100.0%	10,737,334	100.0%	11,477,073	100.0%

Потийский морской торговый порт

Приложение 3

Сводная таблица доходов и расходов (е.и. тыс.лары)

Доход	Порт в целом				в том числе Производственные цеха				в том числе прочие подразделения			
	1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.	
Погрузочно-разгрузочные работы	12,150	64.3%	14,169	66.0%	12,150		14,169					
Служебно-вспомогательный и местн. флот	1,139	6.0%	1,115	5.2%	1,139		1,115					
Портовые и др. сборы, проч. заводские услуги	5,307	28.1%	5,781	26.9%					5,307		5,781	
Вспомогательные производства и хозяйства	238	1.3%	356	1.7%					238		356	
прочие доходы	65	0.3%	42	0.2%					65		42	
Доходы, всего	18,899	100.0%	21,463	100.0%	13,289	70.3%	15,284	71.2%	5,610	29.7%	6,179	28.8%
Расходы												
Зарботная плата	2,574	32.7%	3,143	27.4%	2,184	84.9%	2,789	88.8%	390	15.1%	353	11.2%
Отчисления на социальное и мед. страхование	824	10.5%	923	8.0%	698	84.8%	819	88.7%	125	15.2%	104	11.3%
Рацион коллективного питания	5	0.1%	0	0.0%	5	100.0%	0	100.0%	0	0.0%	0	0.0%
Топливо и электроэнергия	706	9.0%	930	8.1%	560	79.3%	897	96.5%	146	20.7%	33	3.5%
Материалы и износ м/ц быстроизн. инвентаря	353	4.5%	384	3.3%	260	73.6%	259	67.4%	93	26.4%	125	32.6%
Амортизация	418	5.3%	431	3.8%	237	56.6%	250	58.0%	182	43.4%	181	42.0%
Ремонт (отчисление в ремонтный фонд)	1,223	15.5%	3,471	30.2%	717	58.6%	867	25.0%	506	41.4%	2,604	75.0%
Содержание аппарата управления	847	10.8%	577	5.0%	715	84.5%	513	88.8%	132	15.5%	65	11.2%
Общезксплуатационные расходы	220	2.8%	456	4.0%	191	86.7%	403	88.3%	29	13.3%	54	11.7%
прочие расходы	709	9.0%	1,163	10.1%	592	83.5%	487	41.8%	117	16.5%	676	58.2%
Расходы, всего	7,878	100.0%	11,478	100.0%	6,158	78.2%	7,283	63.5%	1,720	21.8%	4,195	36.5%
Прибыль до налогообложения	11,021	100.0%	9,985	100.0%	7,131	64.7%	8,001	80.1%	3,890	35.3%	1,984	19.9%
Прибыль до налогообложения (1000 \$США)	8,747	100.0%	7,681	100.0%	5,660	64.7%	6,155	80.1%	3,087	35.3%	1,526	19.9%

Батумский морской торговый порт

Приложение 4

Сводная таблица доходов и расходов (е.и. тыс. лари)

Доходы	Порт в целом				в том числе Производственные цеха				в том числе прочие подразделения			
	1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.	
Погрузочно-разгрузочные работы	2,904	38.2%	4,853	45.4%	2,904		4,853					
Служебно-вспомогательный и местн. флот	647	8.5%	1,646	15.4%	647		1,646					
Портовые и др. сборы, проч. заводские услуги	2,021	26.6%	3,029	28.3%					2,021		3,029	
Вспомогательные производства и хозяйства	210	2.8%	366	3.4%					210		366	
прочие доходы	1,815	23.9%	794	7.4%					1,815		794	
Доходы, всего	7,597	100.0%	10,688	100.0%	3,551	46.7%	6,499	60.8%	4,046	53.3%	4,189	39.2%
Расходы												
Заработная плата	1,089	19.8%	1,608	29.1%	860	79.0%	1,363	84.8%	229	21.0%	245	15.2%
Отчисления на социальное страхование	297	5.4%	485	8.8%	252	84.8%	415	85.6%	45	15.2%	70	14.4%
Рацион коллективного питания	31	0.6%	43	0.8%	31	100.0%	43	100.0%	0	0.0%	0	0.0%
Топливо и электроэнергия	143	2.6%	310	5.6%	57	39.9%	227	73.2%	86	60.1%	83	26.8%
Материалы и износ м/ц быстроизн. инвентаря	379	6.9%	513	9.3%	291	76.8%	180	35.1%	88	23.2%	333	64.9%
Амортизация	264	4.8%	240	4.3%	151	57.2%	167	69.6%	113	42.8%	73	30.4%
Ремонт (отчисление в ремонтный фонд)	1,892	34.4%	764	13.8%	1,521	80.4%	275	36.0%	371	19.6%	489	64.0%
Содержание аппарата управления	281	5.1%	265	4.8%	238	84.7%	237	89.4%	43	15.3%	28	10.6%
Общезксплуатационные расходы	377	6.9%	549	9.9%	321	85.1%	496	90.3%	56	14.9%	53	9.7%
прочие расходы	748	13.6%	758	13.7%	289	38.6%	209	27.6%	459	61.4%	549	72.4%
Расходы, всего	5,501	100.0%	5,535	100.0%	4,011	72.9%	3,612	65.3%	1,490	27.1%	1,923	34.7%
Прибыль до налогообложения	2,096	100.0%	5,153	100.0%	-460	-21.9%	2,887	56.0%	2,556	121.9%	2,266	44.0%
Прибыль до налогообложения (1000 \$ США)	1,663	100.0%	3,964	100.0%	-365	-21.9%	2,221	56.0%	2,029	121.9%	1,743	44.0%

Потийский морской торговый порт

Приложение 5

Балансовый статус на 31ое декабря (е.и. тыс. \$ США)

	1996 г.		1997 г.	
АКТИВ				
I. Материальное основное имущество	5,346	38.4%	6,388	44.5%
II. Финансовые вложения	236	1.7%	301	2.1%
А. Основное имущество	5,582	40.1%	6,689	46.5%
I. Запасы	2,841	20.4%	2,795	19.4%
II. Требования и прочие предметы имущества	3,765	27.0%	4,152	28.9%
III. Финансовые средства	1,740	12.5%	735	5.1%
Б. Оборотное имущество	8,345	59.9%	7,681	53.5%
АКТИВ	13,927	100.0%	14,371	100.0%
ПАССИВ				
I. Уставной капитал	3,468	24.9%	3,362	23.4%
II. Резервы прибыли и капитала	5,838	41.9%	7,080	49.3%
А. Собственный капитал	9,307	66.8%	10,441	72.7%
I. долгосрочные резервы	0	0.0%	0	0.0%
II. долгосрочные банковские обязательства	0	0.0%	0	0.0%
Б. Долгосрочный заемный капитал	0	0.0%	0	0.0%
I. банковские обязательства, краткосрочные	293	2.1%	105	0.7%
II. прочие краткосрочные обязательства	4,328	31.1%	3,824	26.6%
В. Краткосрочный заемный капитал	4,621	33.2%	3,929	27.3%
ПАССИВ	13,927	100.0%	14,371	100.0%

Финансовые показатели

1) степень финансовой независимости (собственный капитал / совокупность капиталов x 100)	66.8%	72.7%
2) степень зависимости от заемного капитала (заимн.капитал / совокупность капитала x100)	33.2%	27.3%
3) доля долгосрочного заемного капитала (долгоср.заимный капитал / совокупность капитала x 100)	0.0%	0.0%
4) доля краткосрочного заемного капитала (краткосрочный заемный капитал / совокупность капитала x 100)	33.2%	27.3%
5) степень самофинансирования (резерв прибыли / уставному капиталу x 100)	168.3%	210.6%

Степень покрытия основного имущества

1) степень покрытия первого порядка (собств.капитал / основному имуществу x 100)	166.7%	156.1%
2) степень покрытия второго порядка (долгосроч.капитал / основному имуществу x 100)	166.7%	156.1%

Показатели структуры имущества

1) интенсивность основного имущества (основное имущество / совокупность имущества x100)	40.1%	46.5%
2) доля оборотного имущества (оборотное имущество / совокупности имущества x 100)	59.9%	53.5%
3) степень использования материального основ.имущества (общая мощность порта / мат.осн.имуществу)	2.81	2.58
4) доля запасов (запасы / совокупность имущества x 100)	20.4%	19.4%
5) доля требования (требования / совокупность имущества x 100)	27.0%	28.9%
6) доля финансовых средств (финансовые средства / совокупность имущества x100)	12.5%	5.1%

Показатели ликвидности

1) ликвидность 1-ой степени (финансовые средства / краткоср.заемному капиталу x 100)	37.7%	18.7%
2) ликвидность 2-ой степени (фин.средства + требов. / краткоср.заимн. капиталу x 100)	119.1%	124.4%
3) ликвидность 3-ей степени (оборотное имущество / краткоср.заемному капиталу x 100)	180.6%	195.5%

Батумский морской торговый порт

Приложение 6

Балансовый статус на 31ое декабря (е.и. тыс. \$ США)

	1996 г.		1997 г.	
АКТИВ				
I. Материальное основное имущество	4,634.6	63.4%	4,411.4	57.6%
II. Финансовые вложения	217.9	3.0%	316.8	4.1%
A. Основное имущество	4,852.5	66.4%	4,728.2	61.8%
I. Запасы	479.8	6.6%	474.5	6.2%
II. Требования и прочие предметы имущества	1,973.5	27.0%	2,306.2	30.1%
III. Финансовые средства	5.9	0.1%	146.9	1.9%
Б. Оборотное имущество	2,459.2	33.6%	2,927.6	38.2%
АКТИВ	7,311.7	100.0%	7,655.8	100.0%
ПАССИВ				
I. Уставной капитал	3,842.4	52.6%	3,724.2	48.6%
II. Резервы прибыли и капитала	2,454.5	33.6%	3,360.7	43.9%
A. Собственный капитал	6,296.9	86.1%	7,084.8	92.5%
I. долгосрочные резервы	0.0	0.0%	0.0	0.0%
II. долгосрочные банковские обязательства	0.0	0.0%	0.0	0.0%
Б. Долгосрочный заемный капитал	0.0	0.0%	0.0	0.0%
I. банковские обязательства, краткосрочные	0.0	0.0%	0.0	0.0%
II. прочие краткосрочные обязательства	1,014.8	13.9%	570.9	7.5%
В. Краткосрочный заемный капитал	1,014.8	13.9%	570.9	7.5%
ПАССИВ	7,311.7	100.0%	7,655.8	100.0%

Показатели финансирования

1) степень финансовой независимости (собств. капитал / совокупности капитала x 100)	86.1%	92.5%
2) степень зависимости от заёмного капитала (заёмн. капитал / совокупности капитала x 100)	13.9%	7.5%
3) доля долгосрочного заёмного капитала (долгоср. заёмн. капитал / совокупности капитала x 100)	0.0%	0.0%
4) доля краткосрочного заёмного капитала (краткоср. заёмн. капитал / совокупности капитала x 100)	13.9%	7.5%
5) степень самофинансирования (резервы прибыли / уставному капиталу x 100)	63.9%	90.2%

Степень покрытия основного имущества

1) Степень покрытия первого порядка (собств. капитал / основному имуществу x 100)	129.8%	149.8%
2) Степень покрытия второго порядка (долгоср. капитал / основному имуществу x 100)	129.8%	149.8%

Показатели структуры имущества

1) Интенсивность основного имущества (основное имущество / совокупности имущества x 100)	66.4%	61.8%
2) Доля оборотного имущества (оборотное имущество / совокупности имущества x 100)	33.6%	38.2%
3) Степень использования материального основн. имущества (общая мощность порта / мат. осн. имуществу)	1.30	1.86
4) Доля запасов (запасы / совокупности имущества x 100)	6.6%	6.2%
5) Доля требований (требования / совокупности имущества x 100)	27.0%	30.1%
6) Доля финансовых средств (финансовые средства / совокупности имущества x 100)	0.1%	1.9%

Показатели ликвидности

1) Ликвидность 1ой степени (финансовые средства / краткоср. заёмному капиталу x 100)	0.6%	25.7%
2) Ликвидность 2ой степени (фин. средства + требов. / краткоср. заёмн. капиталу x 100)	215.9%	459.4%
3) Ликвидность 3ей степени (оборотное имущество / краткоср. заёмному капиталу x 100)	242.3%	512.8%

Счет прибылей и убытков / определение Cash Flow (е.и. тыс. \$ США)

	Порт в целом				в том числе Производственные цеха		в том числе Прочие подразделения	
	1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.	
Доходы								
Погрузочно-разгрузочные работы	9,643	64.3%	10,899	66.0%	9,643	10,899		
Служебно-вспомогательный и местн. флот	904	6.0%	858	5.2%	904	858		
Портовые и др. сборы, проч. заводские услуги	4,212	28.1%	4,447	26.9%			4,212	4,447
Вспомогательные производства и хозяйства	189	1.3%	274	1.7%			189	274
прочие доходы	52	0.3%	32	0.2%			52	32
Доходы, всего	14,999	100.0%	16,510	100.0%	10,547	70.3%	4,452	29.7%
Расходы								
Заработная плата	2,043	25.1%	2,418	22.4%	1,733	84.8%	310	15.2%
Отчисления на социальное страхование	654	8.0%	710	6.6%	554	84.7%	100	15.3%
Рацион коллективного питания	4	0.0%	0	0.0%	4	100.0%	0	0.0%
Топливо и электроэнергия	560	6.9%	715	6.6%	444	79.3%	116	20.7%
Материалы и износ м/ц быстроизн. инвентаря	280	3.4%	295	2.7%	206	73.4%	75	26.6%
Амортизация основн. имущества	562	6.9%	652	6.0%	318	56.6%	244	43.4%
отчисления дебиторских задолженностей	986	12.1%	986	9.1%	788	80.0%	197	20.0%
Ремонт (отчисление в ремонтный фонд)	971	11.9%	2,670	24.7%	569	58.6%	402	41.4%
невыполненные ремонты	672	8.3%	672	6.2%	537	80.0%	134	20.0%
Содержание аппарата управления	672	8.3%	444	4.1%	567	84.4%	105	15.6%
Общесексплуатационные расходы	175	2.1%	351	3.2%	152	86.8%	23	13.2%
прочие расходы	563	6.9%	895	8.3%	470	83.5%	93	16.5%
Расходы, всего	8,141	100.0%	10,807	100.0%	6,343	77.9%	1,798	22.1%
Прибыль до налогообложения	6,858	100.0%	5,703	100.0%	4,204	61.3%	2,654	38.7%
минус 20% налог на прибыль	-1,372		-1,141					
Прибыль после налогообложения	5,487		4,562					

1. Показатели оборота

1.1 Оборот дебиторских задолженностей

средний объем дебиторских задолженностей (1000 \$ США):	5,198	4,588
Частота оборота дебиторских задолженностей: (доходы / среднему объему деб. задолженностей)	2.89	3.60
Средняя длительность кредитования (дни): (360 / частоте оборота деб. задолженностей)	125	100

1.2. Оборот капитала

средний объем собственного капитала (1000 \$ США):	6,423	6,691
средний объем совокупности капитала (1000 \$ США):	7,672	7,484
Частота оборота собственного капитала: (доходы / среднему объему собственного капитала)	2.34	2.47
Частота оборота совокупности капитала: (доходы / среднему объему совокупности капитала)	1.96	2.21
Средняя длительность оборота собств. капитала (дни): (360 / частоте оборота собственного капитала)	154	146
Средняя длительность оборота совокупности капитала (дни) (360 / частоте оборота совокупности капитала)	184	163

2. Показатели рентабельности

2.1. Рентабельность собственного капитала

средний объем собственного капитала (1000 \$ США):	6,423	6,691
прибыль после налогообложения (1000 \$ США):	5,487	4,562
минус чрезвычайные доходы (инфляционные доходы)	-1,500	0
очищенная прибыль	3,987	4,562
Рентабельность собственного капитала (очищенная прибыль / собств. капиталу) x 100	62.1%	68.2%

2.2. Рентабельность совокупности капитала

средний объем совокупного капитала (1000 \$ США):	7,672	7,484
Рентабельность совокупности капитала (очищенная прибыль / совокупности капиталу) x 100	52.0%	61.0%

3. Показатели Cash Flow

3. 1. Определение Cash Flow

Прибыль после налогообложения	5,487		4,562
минус чрезвычайные доходы (инфляционные доходы)	-1,500		
плюс амортизационные отчисления	562		652
Cash Flow периода	4,549		5,215

3. 2. Процент заработка через Cash Flow

(Cash Flow периода / доходам периода) x 100

30.3%

31.6%

Батумский морской торговый порт

Приложение 8

Счет прибылей и убытков / определение Cash Flow (е.и. тыс. \$ США)

	Порт в целом				в том числе				в том числе			
	1996 г.		1997 г.		Производственные цеха		1997 г.		Прочие подразделения		1997 г.	
Доходы	1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.		1996 г.		1997 г.	
Погрузочно-разгрузочные работы	2,305	38.2%	3,733	45.4%	2,305		3,733					
Службно-вспомогательный и местн. флот	513	8.5%	1,266	15.4%	513		1,266					
Портовые и др. сборы, проч. заводские услуги	1,604	26.6%	2,330	28.3%					1,604		2,330	
Вспомогательные производства и хозяйства	167	2.8%	282	3.4%					167		282	
прочие доходы	1,440	23.9%	611	7.4%					1,440		611	
Доходы, всего	6,029	100.0%	8,222	100.0%	2,818	46.7%	4,999	60.8%	3,211	53.3%	3,222	39.2%
Расходы												
Заработная плата	864	14.7%	1,237	21.4%	683	79.0%	1,048	84.8%	182	21.0%	188	15.2%
Отчисления на социальное страхование	236	4.0%	373	6.5%	200	84.8%	319	85.6%	36	15.2%	54	14.4%
Рацион коллективного питания	25	0.4%	33	0.6%	25	100.0%	33	100.0%	0	0.0%	0	0.0%
Топливо и электроэнергия	113	1.9%	238	4.1%	45	39.9%	175	73.2%	68	60.1%	64	26.8%
Материалы и износ м/ц быстроизн. инвентаря	301	5.1%	395	6.8%	231	76.8%	138	35.1%	70	23.2%	256	64.9%
Амортизация основн. имущества	353	6.0%	318	5.5%	120	33.9%	128	40.4%	233	66.1%	190	59.6%
отчисления дебиторских задолженностей	367	6.2%	367	6.4%	294	80.0%	294	80.0%	73	20.0%	73	20.0%
Ремонт (отчисление в ремонтный фонд)	1,502	25.5%	588	10.2%	1,207	80.4%	212	36.0%	294	19.6%	376	64.0%
невыполненные ремонты	1,017	17.3%	1,017	17.6%	915	90.0%	915	90.0%	102	10.0%	102	10.0%
Содержание аппарата управления	223	3.8%	204	3.5%	189	84.7%	182	89.4%	34	15.3%	22	10.6%
Общексплуатационные расходы	299	5.1%	422	7.3%	255	85.1%	382	90.3%	44	14.9%	41	9.7%
прочие расходы	594	10.1%	583	10.1%	229	38.6%	161	27.6%	364	61.4%	422	72.4%
Расходы, всего	5,893	100.0%	5,775	100.0%	4,392	74.5%	3,987	69.0%	1,501	25.5%	1,788	31.0%
Прибыль до налогообложения	136	100.0%	2,446	100.0%	-1,574		1,012	41.4%	1,710		1,434	58.6%
минус 20% налог на прибыль	-27		-489									
Прибыль после налогообложения	109	100.0%	1,957	100.0%								

1. Показатели оборота

1.1 Оборот дебиторских задолженностей

средний объем дебиторских зад. (1000 \$ США):	2,469	2,440
Частота оборота дебиторских задолженностей: (доходы / среднему объему деб. задолженностей)	2.44	3.37
Средняя длительность кредитования (дни): (360 / частоте оборота деб. задолженностей)	147	107

1.2. Оборот капитала

средний объем собственного кап. (1000 \$ США):	6,607	5,609
средний объем совокупности кап. (1000 \$ США):	10,737	8,544
Частота оборота собственного капитала: (доходы / среднему объему собственного кап.)	0.91	1.47
Частота оборота совокупности капитала: (доходы / среднему объему совокупности кап.)	0.56	0.96
Средняя длительность оборота собств. кап. (дни): (360 / частоте оборота собственного капитала)	395	246
Средняя длительность оборота совок.кап. (дни): (360 / частоте оборота совокупности капитала)	641	374

2. Показатели рентабельности

2.1. Рентабельность собственного капитала

средний объем собств. капитала (1000 \$ США):	6,607	5,609
прибыль после налогообложения (1000 \$ США):	109	1,957
минус чрезвычайные доходы (инфл. доходы)	-1,000	0
очищенная прибыль	-891	1,957
Рентабельность собственного капитала (очищенная прибыль / собств. капиталу) x 100	-13.5%	34.9%

2.2. Рентабельность совокупности капитала

средний объем совок. капитала (1000 \$ США):	10,737	8,544
Рентабельность совокупности капитала (очищенная прибыль / совокупности кап.) x 100	52.0%	61.0%

3. Показатели Cash Flow

3. 1. Определение Cash Flow

Прибыль после налогообложения	109	4,562
минус чрезвычайные доходы (инфл. доходы)	-1,000	
плюс чрезвычайные расходы (ремонт судна)	1,000	
плюс амортизационные отчисления	353	318
Cash Flow периода	462	4,880

3. 2. Процент заработка через Cash Flow
(Cash Flow периода / доходам периода) x 100

7.7%

59.4%