

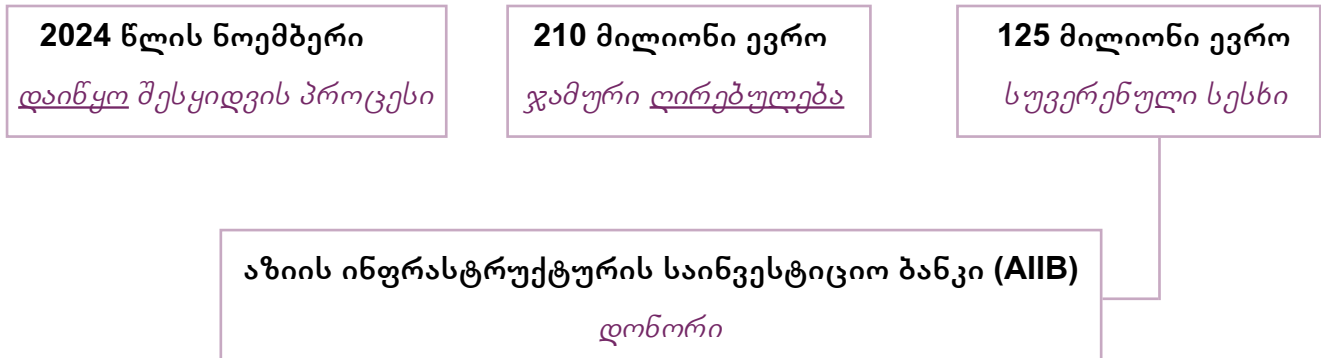
CRRC-ის ვაგონები თბილისის მეტროში: შესაძლო ჩისკები და გამონკვევები

2026



2025 წლის 10 ივლისს, თბილისის მერმა, კახა კალაძემ განაცხადა, რომ თბილისის მეტროს ვაგონების შესაძენად გამოცხადებულ ტენდერში ადგილობრივმა კომპანიამ „ჯი-თი გრუპმა“ გაიმარჯვა.

„თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტი“



მეტროს განახლების დაუსრულებელი გეგმა: მწყობრიდან გამოსული ვაგონები და მერიის შეუსრულებელი დაპირებები

თბილისის მეტრო ქალაქის სატრანსპორტო სისტემის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი კომპონენტია და ყოველდღიურად ათასობით მგზავრის გადაადგილებას უზრუნველყოფს. შესაბამისად, მისი გამართული და უწყვეტი ფუნქციონირება ქალაქის სატრანსპორტო უსაფრთხოებისა და მოქალაქეთა ყოველდღიური მობილობისთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანია. ამ ფონზე, მეტროს მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური მდგომარეობა და მისი განახლების საჭიროება ბოლო წლებში საზოგადოებრივი განხილვის აქტუალურ თემად რჩება. მეტროს ვაგონების ტექნიკური ხარვეზების გამო მოძრაობა პერიოდულად ფერხდება.

22 სექტემბრის დილის საათებში, თბილისის მეტროს პირველ ხაზზე მატარებლები შეფერხებით მოძრაობდნენ. ერთ-ერთი მატარებელი ძლიერი დაკვამლიანების გამო გაჩერდა. მოგვიანებით თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ განაცხადა, რომ დაკვამლიანება ტექნიკური ხარვეზით იყო გამოწვეული და მატარებელი მეტროს ხაზიდან მოიხსნებოდა.

22 სექტემბერს მეტროს ვაგონების შეფერხების შემთხვევა გამონაკლისს არ წარმოადგენს. მაგალითად, 2026 წლის აპრილი-ივნისის თვეებში, მეტროს ვაგონები ტექნიკური ხარვეზის გამო ორჯერ გამოვიდა მწყობრიდან. შედეგად, მეტროს პირველი ხაზი მგზავრებს შეფერხებით ემსახურებოდა.

თბილისის მეტროსთვის ახალი მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვის საკითხი ჯერ კიდევ 2017 წლიდან იდგა დღის წესრიგში. 2017 წელს, დედაქალაქის ახლადარჩეული მერი, კახა კალაძე მეტროს „ვაგონების განახლების“ ან „ახალი თანამედროვე ტიპის ვაგონების შემოყვანის“ პირობას დებდა. 2021 წლის თვითმმართველობის არჩევნებზე კალაძის ერთ-ერთი საარჩევნო დაპირება სწორედ ახალი ვაგონების დამატება იყო. კალაძე პირობას დებდა, რომ თბილისის მეტროს სრულიად ახალი 40 ვაგონი ორი წლის განმავლობაში ეყოლებოდა.

2021 წლის დეკემბერში, EBRD-ის დაფინანსებით, 44 ვაგონის შესასყიდად საერთაშორისო ტენდერი გამოცხადდა. ტენდერში რუსულმა კომპანიამ „მეტროვაგონმაშმა“ გაიმარჯვა და მასთან ვაგონების მიწოდებაზე ხელშეკრულება დაიდო. თუმცა, თბილისის მერიამ რუსულ კომპანიასთან თანამშრომლობის გადანყვეტილება რამდენჯერმე შეცვალა:

- 2022 წლის ნოემბერში, კახა კალაძემ განაცხადა, რომ „მეტროვაგონმაშთან“ გაფორმებული ხელშეკრულების შეწყვეტის გადაწყვეტილება მიიღეს, რადგან კომპანია საერთაშორისო სანქციების საფრთხის წინაშე იდგა.

- 2023 წლის თებერვალში, კალაძემ განაცხადა, რომ მერია ვაგონებს კვლავ რუსული კომპანიისგან შეიძენდა და ხელშეკრულება აღარ შეწყდებოდა. კალაძის თქმით, EBRD-თან მოლაპარაკებების შედეგად გადაწყდა, რომ გამარჯვებულ კომპანიასთან ხელშეკრულების პირობები შეიცვლებოდა.

საბოლოოდ, 19 მაისს, „მეტროვაგონმაში“ ამერიკის სახაზინო დეპარტამენტის მიერ დასანქცირდა. შედეგად, თბილისის მერიამ განაცხადა, რომ არ აპირებდა „სანქცირებულ კომპანიასთან თანამშრომლობას“ და მასთან დადებულ ხელშეკრულებას აუქმებდა.

2024 წლის 18 ნოემბერს, კალაძემ განაცხადა, რომ 2026 წლიდან, თბილისის მეტროს ზოგიერთი ვაგონის საექსპლუატაციო ვადა ეტაპობრივად ამოიწურება. ამის გამო, მერმა არსებული ვაგონების ახლით ჩანაცვლების საჭიროებას გაუსვა ხაზი და აღნიშნა, რომ ახალი ვაგონების შესაძენად ტენდერი 2025 წლის 15 იანვარს გაიხსნებოდა.

ტენდერში გამარჯვებული კომპანია და მისი კავშირები „ქართულ ოცნებასთან“

2025 წლის თებერვალში, თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ გამოცხადებულ ტენდერში წინადადება შეიტანა სამმა კომპანიამ:



Limited Liability Partnership “Kamkor Locomotive”;



ჯი-თი გრუპ;



ŠKODA TRANSPORTATION a.s.;

საბოლოოდ, ტენდერის გამარჯვებულ პრეტენდენტად ადგილობრივი კომპანია, „ჯი-თი გრუპი“ გამოცხადდა. ჩეხური Skoda Transportation a.s.-ის დისკვალიფიკაციის საფუძველად მოთხოვნილი დოკუმენტების არასრულად წარმოდგენა, ხოლო ყაზახური კომპანიის, Kamkor Locomotive-ის წინადადების უარყოფის მიზეზად ტექნიკურ მოთხოვნებთან შეუსაბამობა დასახელდა.

აღსანიშნავია, რომ თბილისის მერიამ ტენდერში მონაწილე კომპანიებისთვის სპეციფიკური ფინანსური და ტექნიკური მოთხოვნები განსაზღვრა. კერძოდ, სატენდერო დოკუმენტის მიხედვით, თუ პრეტენდენტი უშუალოდ მწარმოებელს წარმოადგენდა, მას უნდა დაეკმაყოფილებინა შემდეგი კრიტერიუმები:

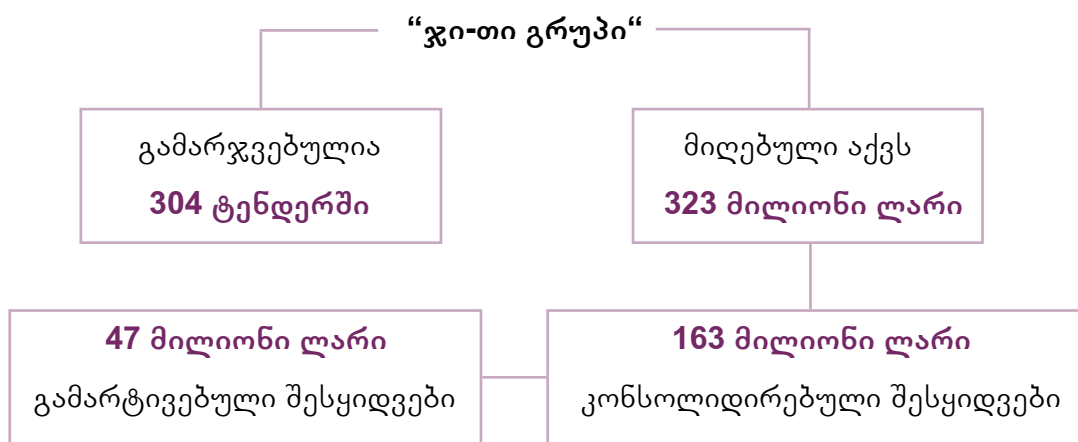
- ბოლო ათი წლის განმავლობაში, მინიმუმ 3 ხელშეკრულება უნდა ჰქონოდა დასრულებული; თითოეული ხელშეკრულებით მინიმუმ 10 მეტროს მატარებლის კომპლექტის მიწოდება უნდა ყოფილიყო გათვალისწინებული;

- ბოლო 5 წლის განმავლობაში, შესრულებული უნდა ჰქონოდა მინიმუმ 3 მიწოდების ხელშეკრულება, თითოეული არანაკლებ 150 მილიონი ევროს ღირებულების;

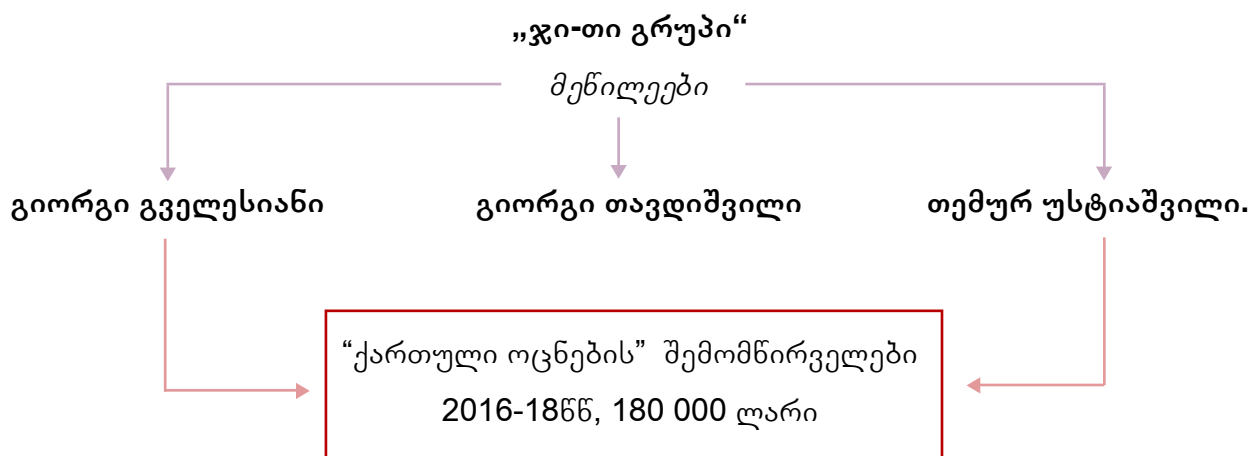
- ბოლო 5 წლის განმავლობაში, შესრულებული უნდა ჰქონოდა მინიმუმ 2 ხელშეკრულება, რომელიც კონკრეტული ტექნიკური პარამეტრების მქონე მეტროს მატარებლის კომპლექტების მიწოდებას ითვალისწინებდა.

თუ ტენდერში მონაწილე კომპანია მხოლოდ მიმწოდებელს წარმოადგენდა, მის მიერ შეთავაზებული საქონლის მწარმოებელს თავად უნდა დაედგინებინა განსაზღვრულ საკვალიფიკაციო მოთხოვნებთან შესაბამისობა. ამგვარად, სატენდერო პირობები პრეტენდენტებისგან საკმაოდ სპეციფიკურ ფინანსურ და ტექნიკურ კრიტერიუმებთან შესაბამისობას მოითხოვდა, რაც ტენდერში მონაწილეობის შესაძლებლობას ზღუდავდა. BM.ge-ის ინფორმაციით, ტენდერი ჩეხურმა კომპანიამ გაასაჩივრა, რადგან მიიჩნევდა, რომ სატენდერო პირობები ჩინური კომპანიის სასარგებლოდ იყო შემუშავებული. შესყიდვის პირობების კონკრეტულ პრეტენდენტზე მორგების ეჭვს ასევე აძლიერებს გამარჯვებულ კომპანია „ჯი-თი გრუპთან“ დაკავშირებით წარსულში გამოთქმული მსგავსი ბრალდებები. კერძოდ, 2020 წელს რადიო თავისუფლების მიერ ჩატარებული ჟურნალისტური გამოძიების შედეგად დადგინდა, რომ თბილისის მერიამ 30-მილიონიანი ტენდერი „ჯი-თი გრუპს“ მორგო.

აღსანიშნავია, რომ „ჯი-თი გრუპი“ სახელმწიფო შესყიდვებში აქტიურად მონაწილეობს.

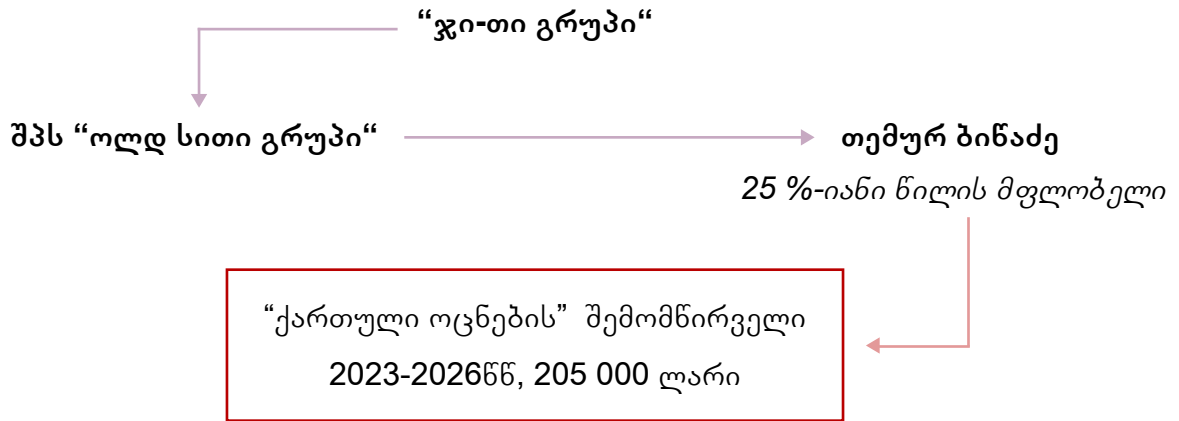


„ჯი-თი გრუპის“ მიმართ სახელმწიფო უწყებების მიკერძოებულობის შესახებ ეჭვს აძლიერებს ის ფაქტიც, რომ კომპანიასთან დაკავშირებული პირები „ქართული ოცნების“ მხარდამჭერები არიან.

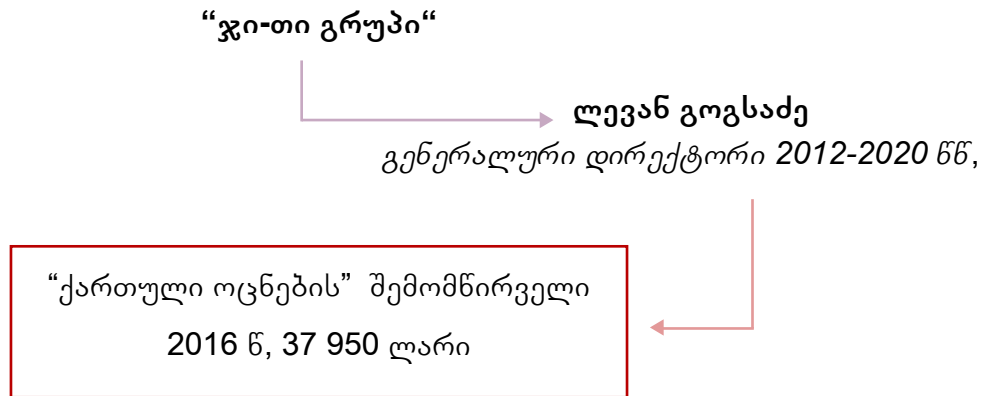


ჯი-თი გრუპის მესაკუთრეები არიან გიორგი გველესიანი, გიორგი თავდიშვილი და თემურ უსტიაშვილი. როგორც თავად კომპანიას, ისე მის მენილეებს „ქართული ოცნების“ შემომწირველებთან პარტნიორული ურთიერთობები აკავშირებთ:

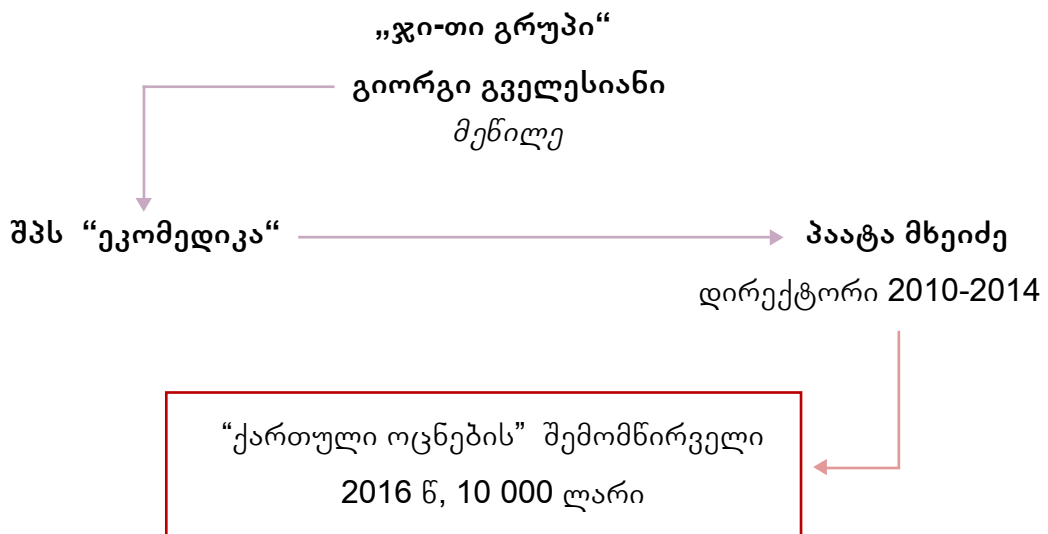
კომპანიის მენილეებს, გველესიანსა და უსტიაშვილს 2016-2018 წლებში მმართველი გუნდისთვის ჯამურად 180 000 ლარი აქვთ შეწირული;



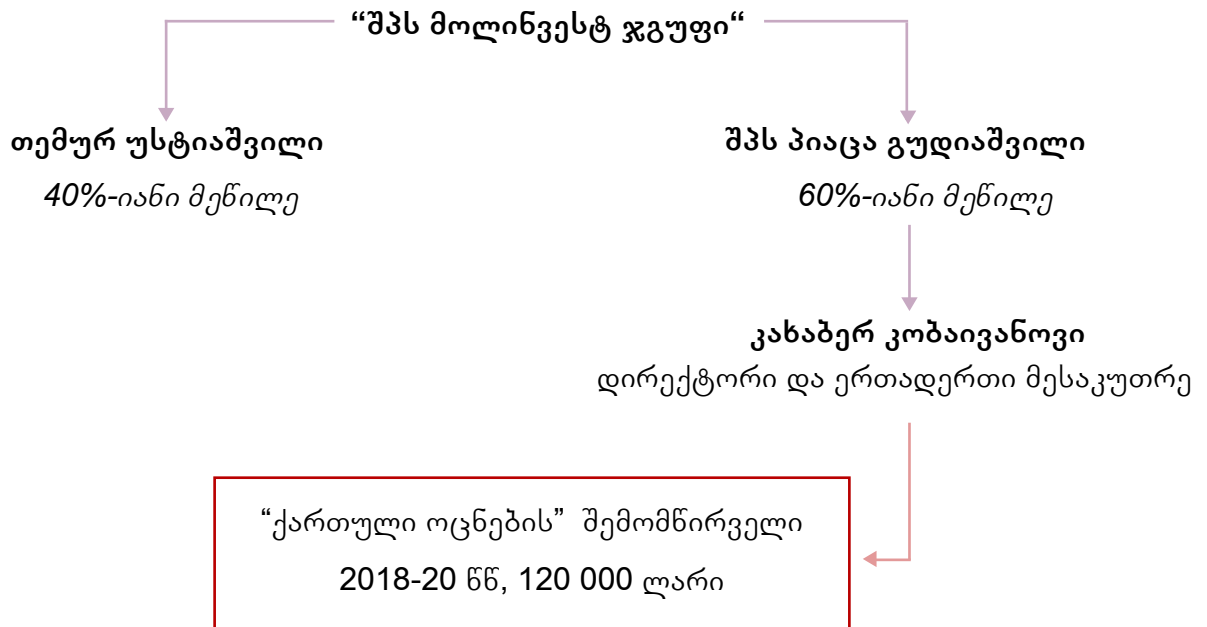
“ჯი-თი გრუპის” მენილეები თავდიშვილი, გველესიანი და უსტიაშვილი დაკავშირებულნი არიან შპს „ოლდ სიტი გრუპთან“. აღნიშნული კომპანიის წილის 25 %-ს ფლობს თემურ ბინაძე, რომელმაც 2023-2026 წლებში პარტია „ქართულ ოცნებას“ ჯამში 205 000 ლარი შესწირა;



2012 წლიდან 2020 წლამდე „ჯი-თი გრუპის“ გენერალური დირექტორის პოზიციას იკავებდა ლევან გოგაძე, რომელმაც 2016 წელს „ქართულ ოცნებას“ ჯამში 37 950 ლარი შესწირა;



კომპანიის მენილის, გიორგი გველესიანის სახელს უკავშირდება შპს ეკომედიკა (206277562), რომლის დირექტორიც 2010-2014 წლებში პაატა მხეიძე იყო. მხეიძემ 2016 წელს “ქართულ ოცნებას” 10 000 ლარი შესწირა. 2023 წლის ამონაწერის თანახმად, კომპანიის ამჟამინდელი დირექტორია გიორგი გველესიანი, ხოლო წილების მფლობელია „ჯი-თი გრუპი“;



კომპანიის კიდევ ერთი მენილის, თემურ უსტიაშვილის სახელი უკავშირდება კომპანია “შპს მოლინვესტ ჯგუფს”. აღნიშნული კომპანიის წილის 40 %-ის მფლობელი თავად უსტიაშვილია, ხოლო 60 %-ის მესაკუთრეა კომპანია შპს პიატა გუდიაშვილი. თავის მხრივ, შპს პიატა გუდიაშვილის დირექტორი და ერთადერთი მესაკუთრეა კახაბერ კობაიჯანოვი (ორმაგი მოქალაქეობა - საქართველო, ისრაელი). კობაიჯანოვს 2018-20 წლებში, “ქართული ოცნებისთვის” ჯამში 120 000 ლარი აქვს შეწირული;

აღსანიშნავია, რომ 2026 წლის აპრილამდე „ჯი-თი გრუპი“ კომპანია შპს ვერტექს ჯგუფის წილის 44.45 %-ს ფლობდა. ამავე კომპანიის ერთ-ერთი მეწილე იყო ლევან გოგსაძე, რომელმაც 2016 წელს “ქართული ოცნებას” ჯამში 37 950 ლარი შესწირა. შპს ვერტექს ჯგუფი-ს სარეგისტრაციო წარმოება, 2026 წლის 1 აპრილის მდგომარეობით, შეჩერებულია

მმართველი პარტიის შემომწირველების გარდა, „ჯი-თი გრუპის“ სახელი ირანის მოქალაქესთან დაკავშირებულ კომპანიასაც უკავშირდება. საჯარო რეესტრის ამონაწერის მიხედვით, „ჯი-თი გრუპს“ 2025 წელს შეუერთდა კომპანია შპს ASEMAN (406076348). შპს ASEMAN 2012 წელს დააფუძნა ირანის მოქალაქემ, სეიედაჰმად შუშენიმ. 2024 წლის 24 სექტემბრის მდგომარეობით, კომპანია კვლავ სეიედაჰმად შუშენის საკუთრებაში იყო. თუმცა, 2024 წლის ოქტომბერში კომპანიის დირექტორი თემურ უსტიაშვილი გახდა, ხოლო მესაკუთრე შპს „ჯი-თი გრუპი“.

ამრიგად, თბილისის მეტროს ვაგონების მიმწოდებელი კომპანია „ჯი-თი გრუპის“ მეწილეები „ქართულ ოცნებასთან“ დაახლოებული ბიზნესმენები და შემომწირველები არიან. აღნიშნული გარემოებები, კომპანიის მიმართ წარსულში გამოთქმულ ბრალდებებსა და მიმდინარე ტენდერის პირობებთან ერთად, დამატებით კითხვებს აჩენს შესყიდვის პროცესის კონკურენტუნარიანობასა და სატენდერო პირობების კონკრეტულ პრეტენდენტზე შესაძლო მორგებასთან დაკავშირებით.

რას წარმოადგენს მეტროს ვაგონების მწარმოებელი ჩინური კომპანია CRRC?

ტენდერში გამარჯვებული „ჯი-თი გრუპი“ მერიას ჩინეთის ერთ-ერთი მსხვილი კომპანიის CRRC-ის მიერ წარმოებულ ვაგონებს მიანვდის.



„კომპანია სარგებლობს ძალიან მაღალი
სანდოობით, ძალიან მაღალი ხარისხით.“

თბილისის ვიცე მერი, □□□□□□ □□□□□□□□□□,

2025 წლის ივლისი



CRRC-სთან დაკავშირებული მოვლენების ქრონოლოგია:

2020 წლის 12 ნოემბერი

აშშ-ის პრეზიდენტმა, დონალდ ტრამპმა ხელი მოაწერა აღმასრულებელ განკარგულებას, რომელიც ამერიკის მოქალაქეებს „კომუნისტურ ჩინურ სამხედრო კომპანიებში“ ინვესტირებას **უკრძალავს**. CRRC Corporation ერთ-ერთ მსგავს კომპანიად დასახელდა.

2021 წლის 9 მარტი

სამხრეთ აფრიკის ლოჯისტიკის ჯგუფმა, Transnet-მა და სპეციალურმა საგამოძიებო ერთეულმა უმაღლეს **სასამართლოს მიმართეს** თხოვნით, გამოეძია წინა მთავრობის პირობებში CRRC-სთან განხორციელებული ტრანზაქციები.

2022 წლის 5 ოქტომბერი

2021 ფისკალური წლისთვის აშშ-ის ეროვნული თავდაცვის ავტორიზაციის აქტის ფარგლებში, თავდაცვის დეპარტამენტმა CRRC **„სამხედრო კომპანიად“** განსაზღვრა.

2024 წლის 16 მარტი

ევროკომისიამ, „უცხოური სუბსიდიების რეგულაციის“ ფარგლებში, CRRC-ის შვილობილი კომპანიის, CRRC Qingdao Sifang-ის წინააღმდეგ **გამოძიება** დაიწყო.

2024 წლის 26 მარტი

ევროკომისიის მიერ წამოწყებული გამოძიების საპასუხოდ, CRRC Qingdao Sifang-მა ბულგარეთის ტენდერიდან **წინადადება გაიწვია**.

2025 წლის ივნისი

უილურთა იძულებით შრომაში კომპანიის ჩართულობის გამო, ამერიკის საბაჟო და სასაზღვრო დაცვის თანამშრომლებმა CRRC-ის **საქონლის კონფისკაცია** მოახდინეს.

2025 წლის 5 ნოემბერი

უცხოური სუბსიდიების რეგულაციის ფარგლებში, ევროკომისიამ პორტუგალიაში CRRC-ის შვილობილი კომპანიის წინააღმდეგ **გამოძიება** დაიწყო.

2025 წლის ოქტომბერი

სამხრეთაფრიკის უმაღლესმა სასამართლომ გადაწყვეტილება Transnet-ის სასარგებლოდ მიიღო და CRRC E-LoCo-ს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული **ვალდებულებების შესრულება** დაავალა.

2026 წლის მარტი

ტრამპის ადმინისტრაციის მიერ დაწესებული შეზღუდვების გამო, სპრინგფილდის საწარმოში CRRC-ის მიერ ვაგონების **წარმოების პროცესი შეფერხდა**.

CRRC 2014 წელს ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის უშუალო ზედამხედველობით შეიქმნა ორი უმსხვილესი სახელმწიფო კომპანიის China South Locomotive & Rolling Stock Corporation და China North Locomotive & Rolling Stock Corporation-ის შერწყმის შედეგად. კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდის მიხედვით, კომპანია „მსოფლიოში სარკინიგზო სატრანსპორტო აღჭურვილობის უმსხვილესი მიმწოდებელია“.

2024 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, კომპანიის საკონტროლო პაკეტს ფლობს ჩინეთის სახელმწიფო კომპანია CRRC Group, რომელიც, თავის მხრივ, ჩინეთის სახელმწიფო საბჭოს დაქვემდებარებაში მოქმედი სახელმწიფო ქონების ზედამხედველობისა და ადმინისტრირების კომისიის (SASAC) კონტროლს ექვემდებარება. შესაბამისად, CRRC-ის საბოლოო მმართველი ჩინეთის კომუნისტური პარტიაა.¹

მიუხედავად იმისა, რომ „ქართული ოცნება“ კომპანიის კომპეტენტურობას მის საერთაშორისო გამოცდილებას უკავშირებს, CRRC-ის სახელი არაერთ სადავო შემთხვევასა და სკანდალთან არის დაკავშირებული. ქვემოთ წარმოდგენილია კომპანიის საქმიანობასთან დაკავშირებული ძირითადი გამოწვევები და რისკები:

უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები

ჩინეთის კომუნისტურ პარტიასთან მჭიდრო ინსტიტუციური და პოლიტიკური კავშირები CRRC-ის ეროვნული უსაფრთხოების თვალსაზრისით სახიფათო აქტორად აქცევს. ამ თვალსაზრისით, ბოლო წლებში კომპანია აშშ-ის ოფიციალური პირებისა და შესაბამისი უწყებების კრიტიკის სამიზნეს წარმოადგენდა.

2021 ფისკალური წლის „ეროვნული თავდაცვის ავტორიზაციის აქტის“ საფუძველზე, ამერიკაში ოპერირებადი არაერთი ერთეული „ჩინურ სამხედრო კომპანიად“ იქნა მიჩნეული, რომელთა მიმართ მოქმედებს სამართლებრივი და პრაქტიკული შეზღუდვები. „ჩინური სამხედრო კომპანიების“ ჩამონათვალში მოხვდა CRRC Corporation Limited-იც. 2025 წლის მდგომარეობით, CRRC ხსენებულ სიაში კვლავ ფიგურირებს.

აშშ-ს სახელმწიფო დეპარტამენტის შეფასებით, CRRC-ის მსგავს კომპანიებში სახელმწიფოს საკუთრებაშიყოფნა და ხელმძღვანელობის არასაკმარისი დამოუკიდებლობა, მათ მთავრობის de facto სტრუქტურებად აქცევს. შესაბამისად, ასეთი კომპანიები, შესაძლოა, განსაკუთრებით მოწყვლადნი იყვნენ ჩინეთის კომუნისტური პარტიის მხრიდან მითითებებისა და ჩარევის მიმართ. CRRC-ის აღმასრულებელი დირექტორები და ხელმძღვანელები არიან არა მხოლოდ კორპორაციის, არამედ პარტიის ლიდერებიც, რომლებიც ხშირად თანამდებობაზე პოლიტიკური მოტივებით ინიშნებიან.

1. CRRC Corporation Limited, 2025, “2024 Annual Report”,

„ამ (CRRC-ის) მატარებლების უმეტესობა აღჭურვილი იქნება ან დაკავშირებული იქნება Wi-Fi სისტემებთან, მატარებლის ავტომატურ მართვასთან, მგზავრთა ავტომატური დათვლის სისტემებთან, სათვალთვალო კამერებთან და ნივთების ინტერნეტის (Internet of Things) სხვა ტექნოლოგიებთან, რომლებიც სრულად არის ინტეგრირებული სატრანსპორტო უწყებების საინფორმაციო და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების ინფრასტრუქტურაში. აღნიშნული სისტემები და ტექნოლოგიები კი მთლიანად შექმნილი და წარმოებულია ჩინეთის კომუნისტური პარტიისა და ჩინეთის მთავრობის მიერ კონტროლირებადი კომპანიის მიერ.“

მოსმენა აშშ-ის სენატის, საბანკო საქმის, საცხოვრებელი უზრუნველყოფის და ურბანულ საკითხთა კომიტეტში, 2020 წლის 5 მარტი.

2020 წლის 20 მარტს, აშშ-ის სენატში გამართულ **მოსმენაზე**, CRRC-ის საქმიანობასთან დაკავშირებულ რისკებს შორის დასახელდა ტექნოლოგიებისა და მონაცემების გადაცემის საფრთხე. მოსმენაზე ასევე **ნაზი გაესვა** ეროვნული უსაფრთხოების ექსპერტების მოსაზრებას, რომლის თანახმადაც, CRRC-ის სარკინიგზო მანქანებში განთავსებული ტექნოლოგია ჯაშუშური ან სხვა უკანონო საქმიანობისთვის შეიძლება იქნას გამოყენებული.

შრომით და ადამიანის უფლებებთან დაკავშირებული რისკები

უსაფრთხოების რისკების გარდა, CRRC-ის სახელი შრომითი სტანდარტებისა და ადამიანის უფლებების დარღვევებთან ასოცირდება. ავსტრალიის სტრატეგიული პოლიტიკის ინსტიტუტმა (ASPI) 2020 წელს გამოქვეყნებულ **ანგარიშში** CRRC დაასახელა ერთ-ერთ ჩინურ კომპანიად, რომელიც, პირდაპირი ან არაპირდაპირი გზით, უიღურთა იძულებითი შრომით სარგებლობს. სწორედ აღნიშნული ფაქტის გამო, კომპანიის საქმიანობა ბოლო წლებში ამერიკაში სულ უფრო მეტ შეზღუდვას აწყდება.

2025 წლის მაისში, ამერიკის საბაჟო და საზღვრის დაცვის თანამშრომლებმა CRRC Corp.-ის მიერ გამოგზავნილი ტვირთის **კონფისკაცია** მოახდინეს. საქონელი იგზავნებოდა ჩინური კომპანიის საწარმოში, მასაჩუსეტსში, სადაც ბოსტონის მეტროპოლიტენისთვის მეტროს ვაგონები იწარმოება. ამერიკის ოფიციალური პირების განცხადებით, საქონლის შეყვანება გამოწვეული იყო CRRC-ის მიერ „უიღურთა იძულებითი შრომის პრევენციის აქტის“ შესაძლო დარღვევით. კომპანიამ აღნიშნული ბრალდება **უარყო**. თუმცა, 2026 წლის მდგომარეობით, ამერიკის საბაჟო ჩინეთიდან კომპანიის იმპორტს კვლავ აკავებს, რის გამოც, სპრინგფილდის საწარმოში წარმოების პროცესი **შეფერხებულია**.

აღსანიშნავია, რომ ბოსტონის მეტროპოლიტენმა CRRC-სთან **კონტრაქტი** 2014 წელს გააფორმა. შეთანხმების თანახმად, CRRC-იმ სპრინგფილდში ააშენა საწარმო, სადაც ჩინეთიდან ტრანსპორტირებული ნაწილებით მატარებლები უნდა აეწყო. თუმცა, ამერიკულ მედიაში გავრცელებული ინფორმაციის თანახმად, 2025 წლამდე პროექტი შეფერხებული და გადავადებით მიმდინარეობდა. ბოსტონს 2023 წლისთვის დაგეგმილი რაოდენობის მეტროს ვაგონები არ მიუღია. ამასთან, კონტრაქტის ღირებულება გასული 11 წლის განმავლობაში 567 მილიონი აშშ დოლარიდან 1 მილიარდ დოლარამდე გაიზარდა.

როგორც აღინიშნა, თბილისის მერია CRRC-ის ვაგონების შესყიდვის გადანაცვლებას, მათ შორის, კომპანიის გამოცდილებითა და საერთაშორისო რეპუტაციით **ხსნის**. თუმცა, აშშ-ის გამოცდილება მიუთითებს, რომ კომპანიასთან გაფორმებულ კონტრაქტებს მნიშვნელოვანი პრობლემები და დარღვევები უკავშირდება.

კორუფციასთან დაკავშირებული რისკები

ბოლო წლებში CRRC-ის საქმიანობა საერთაშორისო საზოგადოების ყურადღების ცენტრში კორუფციასთან დაკავშირებული ბრალდებებისა და სამართლებრივი დავების გამოც მოექცა.

2021 წელს სამხრეთ აფრიკის სასამართლომ CRRC Corp-ის შვილობილ კომპანიას 4.2 მილიარდი რენდი (296.84 მილიონი აშშ დოლარი) გაუყენა. აქტივების გაყინვა უკავშირდებოდა გამოძიებას, რომლის ფარგლებშიც ჩინურ კომპანიასა და სახელმწიფო ლოჯისტიკურ ჯგუფს, Transnet-ს შორის დადებულ შესაძლო გარიგებებს იკვლევდნენ.

2011-2014 წლებში Transnet-მა CRRC-სთან მთლიანობაში 25.4 მილიარდი რენდის ღირებულების სამი კონტრაქტი გააფორმა. თუმცა, კონტრაქტებით გათვალისწინებული პირობები მხოლოდ ნაწილობრივ შესრულდა: სამხრეთ აფრიკას ლოკომოტივები სრულად არ მიუღია, ხოლო CRRC-ს კონტრაქტით განსაზღვრული მიწოდების ვადები ვერ დაიცვა.

ორგანიზაცია OpenSecrets-ის მიერ გავრცელებული ინფორმაციით, Transnet და CRRC შესყიდვების ღირებულებას ხელოვნურად ზრდიდნენ. კონტრაქტებში ვალუტის გაცვლითი კურსი მიზანმიმართულად იყო გაზრდილი. გამოძიების შედეგად დადგინდა, რომ CRRC-ის კომპანიები კონტრაქტებისგან მიღებული შემოსავლების მეხუთედს ქრთამის სახით გუპტებს² უხდიდნენ.

საყურადღებოა, რომ Transnet-სა და CRRC-ს შორის დავა ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებასაც ეხებოდა. კერძოდ, 2023 წელს Transnet-მა განაცხადა, რომ CRRC E-Loco-ს მიერ მიწოდებული 161 ლოკომოტივი არ ფუნქციონირებდა, რადგან ჩინური კომპანია მათთვის საჭირო სათადარიგო ნაწილებსა და ტექნიკურ მომსახურებას არ უზრუნველყოფდა. აღნიშნული მდგომარეობა Transnet-ის სარკინიგზო ოპერაციებზე უარყოფითად აისახა. შედეგად, Transnet-მა სასამართლოს მიმართა. 2025 წლის ივლისში სასამართლომ გადანყვეტილება Transnet-ის სასარგებლოდ მიიღო. საბოლოოდ, CRRC E-Loco-ს დაევალა, რომ Transnet-სთვის სათადარიგო ნაწილები მიეწოდებინა და შესაბამისი ტექნიკური მომსახურება უზრუნველყო.

ამრიგად სამხრეთ აფრიკაში CRRC-ის შვილობილი კომპანიის საქმიანობა კორუფციასთან დაკავშირებულ არაერთ სერიოზულ კითხვას აჩენს. კომპანიის მიმართ არსებული კრიტიკა დაკავშირებულია როგორც შესაძლო კორუფციულ გარიგებებსა და სახელმწიფო შესყიდვებთან დაკავშირებულ ბრალდებებთან, ისე სახელშეკრულებო ვალდებულებების შესრულების პრობლემებთან. ამ გარემოებების გათვალისწინებით, CRRC-ის საქმიანობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ფინანსური და კომერციული, არამედ მმართველობითი და კეთილსინდისიერების რისკების გათვალისწინებაც.

არასამართლიან კონკურენციასთან დაკავშირებული რისკები;

CRRC კომუნისტური პარტიისგან მნიშვნელოვან სუბსიდიებს და ფინანსურ მხარდაჭერას იღებს. ამის გამო, მიიჩნევა, რომ კომპანია საერთაშორისო ბაზარზე არასამართლიანი კონკურენციის პირობებს ქმნის. ამ კონტექსტში, CRRC-ის შვილობილი კომპანიების საქმიანობა ევროკავშირის ბაზარზეც მოექცა მარეგულირებელი უწყებების ყურადღების ცენტრში.

2024 წლის თებერვალში ევროკომისიამ CRRC-ის შვილობილი კომპანიის, CRRC Qingdao Sifang Locomotive Co., Ltd.-ის წინააღმდეგ გამოძიება დაიწყო. საქმე ეხებოდა ბულგარეთის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სამინისტროს მიერ გამოცხადებულ,

2. გუპტები სამხრეთ აფრიკის ყოფილი პრეზიდენტის, ჯეიკობ ზუმას მმართველობის პერიოდში, პრეზიდენტთან ახლო კავშირების მეშვეობით, გავლენას ახდენდნენ როგორც შიდა პოლიტიკაზე, ისე მსხვილ სახელმწიფო კონტრაქტებზე. გუპტები ზუმას პერიოდის კორუფციის მთავარ სახეებად მიიჩნევიან. პრეზიდენტ ზუმას გადადგომის შემდეგ, სამხრეთ აფრიკაში მათი დაკავების ბრძანება გაიცა.

610 მილიონი ევროს ღირებულების ტენდერს, რომლის ფარგლებშიც რამდენიმე „push-pull“ ტიპის ელექტრო მატარებლისა და შესაბამისი მომსახურების შესყიდვა იგეგმებოდა. გამოძიებას საფუძვლად დაედო ეჭვი, რომ CRRC-ის შვილობილი კომპანია იღებდა უცხოურ სუბსიდიას, რომელიც ევროკავშირის შიდა ბაზარზე კონკურენციის პირობებს არღვევდა. შედეგად, 2024 წლის 26 მარტს ჩინურმა კომპანიამ ბულგარეთის სახელმწიფო ტენდერიდან წინადადება გაიწვია.

მოგვიანებით, 2025 წლის ნოემბერში, ევროკომისიამ, უცხოური სუბსიდიების რეგულაციის ფარგლებში, CRRC-ის შვილობილი კომპანიის, CRRC Tangshan Rolling Stock Unipessoal წინააღმდეგ მორიგი გამოძიება დაიწყო. შემთხვევას საფუძვლად დაედო ეჭვი, რომ კომპანია პორტუგალიაში მიმდინარე სახელმწიფო ტენდერში უსამართლო უპირატესობას ფლობდა.

ევროკავშირის გამოცდილება ადასტურებს, რომ ჩინეთის კომუნისტურ პარტიასთან დაკავშირებული მსხვილი კომპანიები, სახელმწიფო სუბსიდიების მეშვეობით, ბაზარზე სამართლიანი კონკურენციის პირობებს არღვევენ. თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტის შემთხვევაშიც, კომუნისტური პარტიის მიერ სუბსიდირებული კომპანიის საქონლის შესყიდვა ტენდერში მონაწილე კომპანიებისთვის თანაბარი პირობების უზრუნველყოფის შესახებ დამატებით კითხვებს აჩენს.

მეტროს მოდერნიზაცია და ჩინეთის მხარე გავლენა საქართველოში

ბოლო პერიოდში მეტროს ვაგონებში დაფიქსირებული ტექნიკური ხარვეზები და ამის შედეგად მოძრაობის არაერთგზის შეფერხება კიდევ ერთხელ მიუთითებს თბილისის მეტროს მოძრავი შემადგენლობის განახლების აუცილებლობაზე. მეტროს, როგორც დედაქალაქის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საზოგადოებრივი ტრანსპორტის, გამართული და უწყვეტი ფუნქციონირება ქალაქის მოსახლეობის ყოველდღიური მობილობისთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანია.

თუმცა, როგორც აღინიშნა, მერიას მეტროს მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებით 2017 წლიდან არაერთი დაპირება აქვს გაკეთებული. 2026 წლის მდგომარეობით, თბილისის მეტროს მატარებლების ნაწილის საექსპლუატაციო ვადა გასულია, თუმცა ახალი ვაგონები ჯერ კიდევ არ არის მიღებული.

ამდენად, მერიის მიერ ვაგონების განახლების გეგმების მრავალჯერადი გადავადება და პროექტის გაჭიანურება კითხვებს აჩენს როგორც მისი დროული განხორციელების, ისე მერიის მიერ წლების განმავლობაში გაცხადებული ვალდებულებების შესრულების შესახებ.

„თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტის“ ფარგლებში გამოცხადებულ ტენდერში ადგილობრივი კომპანიის გამარჯვება, ერთი შეხედვით, დადებით ტენდენციად შეიძლება შეფასდეს. თუმცა, სატენდერო პირობების ანალიზი და გამარჯვებული კომპანიის მენილეებსა და მმართველ პარტიასთან გამოვლენილი კავშირები ტენდერის სამართლიანად და კონკურენტულ გარემოში ჩატარებასთან დაკავშირებით კითხვებს აჩენს. ამასთან, მიუხედავად იმისა, რომ ვაგონების მიმწოდებლად ქართული კომპანია „ჯი-თი გრუპი“ არის წარმოდგენილი, მათი მწარმოებელი ჩინეთის სახელმწიფო კომპანია CRRC Corp-ია.

ვაგონების მწარმოებელი ჩინური კომპანია CRRC-ის საქმიანობის სხვადასხვა მაგალითი მიუთითებს, რომ სახელმწიფო შესყიდვებში მის მონაწილეობას არაერთ შემთხვევაში თან ახლავს გამჭვირვალობის, კორუფციული რისკებისა და სახელშეკრულებო ვალდებულებების შესრულებასთან დაკავშირებული რისკები. ამ კონტექსტში, განსაკუთრებით საყურადღებოა CRRC-ის კავშირი ჩინეთის სახელმწიფო მმართველობისა და ჩინეთის კომუნისტური პარტიის სისტემასთან - CRRC ჩინეთის

კომუნისტური პარტიის კონტროლს ექვემდებარება. მეტროს მსგავსი კრიტიკული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის შემთხვევაში, კომპანიის ასეთი მმართველობითი კავშირები ეროვნული უსაფრთხოების თვალსაზრისით დამატებით რისკებს წარმოშობს. პოტენციურ საფრთხეებს შორის შეიძლება განიხილებოდეს სატრანსპორტო სისტემების კიბერუსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები, ასევე ტექნიკურ ინფრასტრუქტურასა და მონაცემებზე შესაძლო გარე გავლენის შესაძლებლობა.

„თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტის“ დონორის ცვლილებაც უფრო ფართო გეოპოლიტიკურ კონტექსტში შეიძლება იქნას განხილული. თავდაპირველი გეგმის მიხედვით, პროექტი ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მხარდაჭერით უნდა განხორციელებულიყო, თუმცა 2024 წელს მისი დონორი გახდა აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკი (AIIB), რომლის უმსხვილესი აქციონერიც ჩინეთია.

აღნიშნული ფაქტი მიანიშნებს, რომ ივანიშვილის საგარეო კურსი ქვეყანას ჩინეთის გავლენის სფეროში აქცევს. ამის ნაცვლად ასე ხომ არ ჯობია? აღნიშნული ცვლილება, ჩინეთთან საქართველოს მზარდი ეკონომიკური და ინსტიტუციური თანამშრომლობის სხვა მაგალითებთან ერთად, შეიძლება განხილულ იქნეს საქართველოს საგარეო და ეკონომიკურ პოლიტიკაში ჩინეთის როლის გაძლიერების ერთ-ერთ ინდიკატორად. ამ კონტექსტში, საქართველოს ხელისუფლების მიერ ჩინეთთან ურთიერთობების გაღრმავება და სტრატეგიული ინფრასტრუქტურის პროექტებში ჩინური კომპანიებისა და ფინანსური ინსტიტუტების მზარდი მონაწილეობა ქვეყნის გეოპოლიტიკურ ორიენტაციასთან დაკავშირებულ დამატებით კითხვებს აჩენს.