

ჩინეთის კორპორაციული ძვრის თამაში:

GUIZHOU
PROVINCIAL
HIGHWAY
ENGINEERING
GROUP CO
და

ჩინეთის
ეროვნული
ტექნიკური
იმპორტისა
და ექსპორტის
კორპორაცია (CNTIC)
საქართველოში
და მის ფარგლებს
გარეთ

2008-2009

2011

2020

2022

სამოქალაქო
ინსტიტუტი

 **NED** | NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY
SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

იანვარი
2024

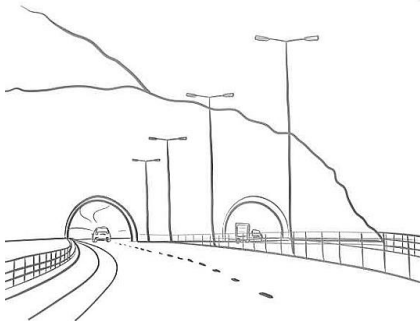
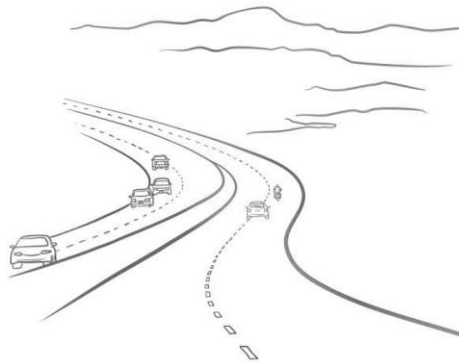
სარჩევი

შესავალი	3
მოვლენების თაიმლაინი	5
Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., და ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური ექსპორტისა და იმპორტის კორპორაცია საქართველოში	6
შორაპანი-არგვეთას პროექტის ტენდერის პირობები	7
შორაპანი-არგვეთას პროექტის ფარგლები და დაფინანსების წყარო.....	8
მშენებლობის ზედამხედველობა	9
შრომის უსაფრთხოების წესების დარღვევა.....	10
ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაციის საერთაშორისო სკანდალები	10
მიანმარის შანის რეგიონში კაშხლის პროექტთან დაკავშირებული პრობლემები.....	10
ადიპალას საექვო ელექტროსადგური ინდონეზიაში	12
შრი-ლანკის ვალის კრიზისი.....	15
შეჯამება	18
ბიბლიოგრაფია.....	19

შესავალი

არასამთავრობო ორგანიზაცია „სამოქალაქო იდეა“ 6 წელია, იკვლევს საქართველოს ინფრასტრუქტურულ სექტორში ჩინური წარმოშობის კომპანიების საქმიანობას და მათთან დაკავშირებულ გადაცდომებს, არა მხოლოდ საქართველოს, არამედ, მთელი მსოფლიოს მასშტაბით. ამჯერად, ჩვენი ყურადღების ცენტრში აღმოჩნდა ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაცია (CNTIC) და Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., (შემდგომში-ერთობლივი საწარმო), რომლებმაც 2020 წელს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროსთან გააფორმეს ერთობლივი ხელშეკრულება რიკოტის უღელტეხილის შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის მშენებლობასთან დაკავშირებით. პროექტი დაფინანსებულია აზიის განვითარების ბანკის მიერ და მისი სრული ღირებულება შეადგენს 582,777,310 ლარს.

**აშენდება 14.7 კმ.
ცემენტ-ბეტონის
4 ზოლიანი გზა**



12 გვირაბი

14 ხიდი



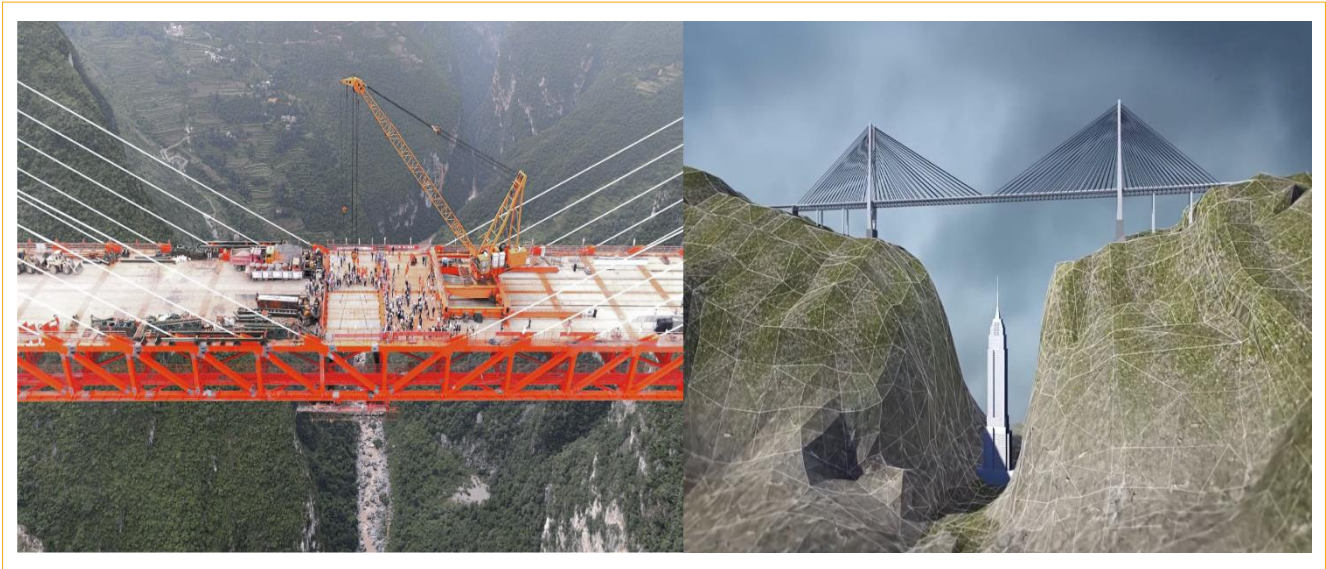
ქვემოთ შემოგთავაზებთ ინფორმაციას ამ კომპანიების საქართველოში საქმიანობის შესახებ და ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაციის, იმავე CNTIC-ისთან დაკავშირებულ ცნობებს სხვადასხვა ქვეყნებში განხორციელებული იმ პროექტებიდან, რომლებიც საერთაშორისო მედიის ინტერესის საგანი აღმოჩნდა და ღია წყაროებით ხელ-მისაწვდომია.

ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაცია (CNTIC) 1952 წლის სექტემბერში პეკინში დაარსდა და სახელმწიფოს საკუთრებაში მყოფი მსხვილი საწარმოა, რომელიც მუშაობს შემდეგი მიმართულებებით:

- ენერგოეფექტურობა და გარემოს დაცვა,
- ელექტროქსელის ინფრასტრუქტურა,
- ICT (ინფორმაციული და საკომუნიკაციო ტექნოლოგიები).

კომპანია არის China General Technology (Group) Holding Co., Ltd.-ის შვილობილი. ეს უკანასკნელი წარმოადგენს კონგლომერატს, რომელსაც სავაჭრო და საინჟინრო ბიზნესები აქვს მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში. CNTIC ოპერირებს ბოსნია-ჰერცეგოვინაში, ბანგლადეშში, ფილიპინებში, ინდონეზიაში, ალჟირში, უკრაინაში, მიანმარსა და შრი-ლანკაში...

რაც შეეხება Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co.,-ს (გუიჯოუ ჰაივეი ენჯინიარინგ გრუფ კო), ის 1958 წელს გუიჯოუს პროვინციის სახალხო მთავრობის მიერ დაფუძნებული სრულად სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანიაა. მისი საქმიანობის ძირითად სფეროებს განეკუთვნება როგორც საავტომობილო გზების საძირკვლისა და საფარის ინჟინერია, ისე ავტომაგისტრალების, ხიდებისა და გვირაბების მშენებლობა. საქართველოს გზების სახელმწიფო დეპარტამენტის ინფორმაციის თანახმად, Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., -ს 61-წლიანი გამოცდილება აქვს და დაგებული აქვს 6 000-ზე მეტი კილომეტრის გზა, მის ანგარიშზეა 1 200 ხიდი და გვირაბი, მათ შორის, მსოფლიოში ყველაზე მაღალი - ბეიპანცზიანის ხიდი. აღნიშნული საწარმო არაერთ მაღალი დონის პროექტში გვევლინება კონტრაქტორად და, რაც ყველაზე მთავარია, განსაკუთრებული ნდობით სარგებლობს ჩინეთის მაგისტრალების სამშენებლო ინდუსტრიის ასოციაციაში.¹



¹ ტრანსპორტისა და სამოქალაქო საქმეთა სამინისტროთა მიერ დამტკიცებული და რეგისტრირებული ეროვნული, მოხალისეობრივი ორგანიზაცია, რომელიც ეროვნული მაგისტრალების მშენებლობისა და მასთან დაკავშირებულ ინდუსტრიაში არსებული საწარმოების, ინსტიტუტებისა და ჯგუფებისგან შედგება.

მოკლენების თაიმლაინი

გარემოსდაცვითი შეფასების ორგანომ გამოსცა **ში-ლანკაში** რუანპურას ჩქაროსნული გზის შეფასების ანგარიში, რომლის მიხედვითაც გზის მშენებლობა შეიცავს შემდეგ რისკებს: გარემოს დაზიანება, მთიანი რეგიონების ექსკავაცია და წყლის რესურსების ამოწურვა, წყალდიდობის საშიშროება, მეწყერების საშიშროება და გვირაბის გაყვანასთან დაკავშირებული პრობლემები, სასოფლო-სამეურნეო მიწაზე უარყოფითი გავლენა, საფრთხე ადგილობრივი ფლორისა და ფაუნისთვის, ვეგეტაციის განადგურება.

შანის ადამიანის უფლებათა ფონდისა და შან საპავას გარემოსდაცვითი ორგანიზაციის მიერ გავრცელებული ინფორმაციის მიხედვით, **მიანმარის** ზემო კენგტაუნის კაშხლის პროექტი, რომელზეც პასუხისმგებელი იყო ჩინური კომპანია CNTIC, შეიცავდა რამდენიმე რისკ-ფაქტორს, მათ შორის, წყლის ნაკადის შემცირების საშიშროებას, წყლის დაბინძურებასა და უსაფრთხოების სტანდარტების უქონლობას. შანის მოსახლეობამ, სამოქალაქო საზოგადოების წარმომადგენლებთან და დეპუტატებთან ერთად, მოსტიხოვა ხელისუფლებას, შეეწყვიტა ზემო კენგტაუნის კაშხლის მშენებლობა.

საქართველოში შორაპანი-არგვეთას ავტომაგისტრალის მონაკვეთზე ტენდერი გამოცხადდა.

ინდონეზიაში ადგილობრივებმა მოითხოვეს, რომ CNTIC-ს მოეგვარებინა ალიპალას ელექტროსადგურთან ასოცირებული პრობლემები ტყეების აღდგენის, ობიექტებისა და ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების, დაზარალებული მოსახლეობის ჯანმრთელობის დაზღვევისა და კომპენსაციის გზით. მიუხედავად ამისა, ადგილობრივების მიერ გავრცელებული 2021 წლის ვიდეომასალიდან გამომდინარე, აშკარაა, რომ საკითხი ჯერ კიდევ გადაუჭრელია.

ში-ლანკის მინისტრთა კაბინეტმა საბოლოოდ ჩამოართვა ჩინურ კონტრაქტორ CNTIC-ს გზის პირველი მონაკვეთის მშენებლობის უფლება, ჩქაროსნული მაგისტრალის მშენებლობისთვის შექმნილი ახალი წესების გამო, რომელიც ითვალისწინებდა მსგავსი პროექტების განხორციელებას ადგილობრივი ბანკებისა და ადგილობრივი სამშენებლო ფირმების თანხების გამოყენებით.

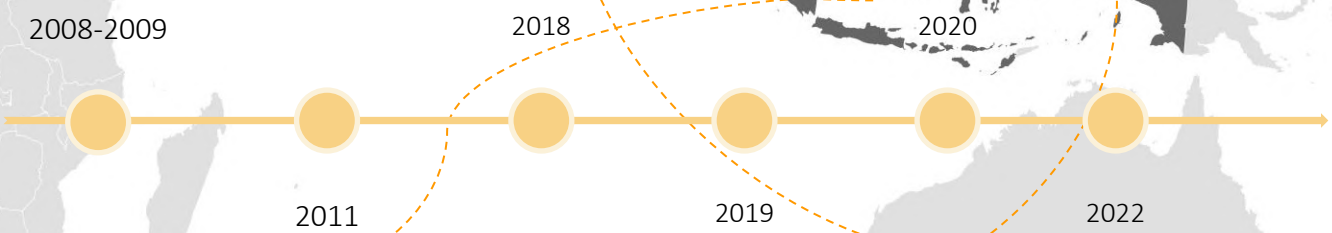
საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს და Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., (გუიჯოუ ჰაიუი ენჯინიარინგ გრუფ კო)-სა და ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური ექსპორტისა და იმპორტის კორპორაციის ერთობლივ საწარმოს შორის ხელშეკრულება გაფორმდა.

ინდონეზიაში CNTIC-ის მიერ ალიპალას ელექტროსადგურის მშენებლობას კორუფციის ბრალდებები და ადგილობრივი მოსახლეობის წინააღმდეგობა მოჰყვა. შესაძლო კორუფციის შემთხვევა მიწის შესყიდვას უკავშირდებოდა და გულისხმობდა 1.8 მილიარდი ინდონეზიური რუპიას (116 565,30 აშშ დოლარის ეკვივალენტი) მითვისებას და ადგილობრივი მცირე მესაკუთრებისთვის მუხსაბამო კომპენსაციის გადახდას. ჩილაკაპის რაიონულმა სასამართლომ განაჩენი სამ ბრალდებულს გამოუტანა.

ორგანიზაცია „გარემოსდაცვითი სამართლიანობის ატლასმა“ გამოაქვეყნა ინფორმაცია **მიანმარის** ზემო კენგტაუნის კაშხლის შესახებ, რომლის მიხედვითაც, შანის რეგიონში არსებული მდინარეების მდიდარი ეკოლოგიის ლიკვიდაცია ანადგურებდა ადგილობრივი მოსახლეობის ძირითად საარსებო წყაროს.

საქართველოში შორის უსაფრთხოების წესების დარღვევის შედეგად შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთზე, მშენებლობის პროცესში, ერთ-ერთი დასაქმებული გარდაიცვალა.

ინდონეზიაში სოფლის მოსახლეობა შემფოთდა, როცა ალიპალას ელექტროსადგურის მშენებლობისთვის გამოყენებულმა ტექნიკამ ადგილობრივი გზები დააზიანა. ადგილობრივი მუშები მრავალჯერ გაიფიცნენ მათთვის მუხსაბამოდ დაბალი შრომის ანაზღაურების გამო. ადგილობრივი მეთევზეების უკმაყოფილება კი ნახშირის ტრანსპორტირების საკითხს მოჰყვა, რომელიც უარყოფითად აისახა მათ საქმიანობაზე. ამას დაემატა ქვანახშირის ჩადვრა ჩილაკაპის წყლებში, რამაც, თავის მხრივ, თევზჭერის შემცირება მთელს რეგიონში გამოიწვია.



2008-2009

2018

2020

2011

2019

2022

Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., და ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური ექსპორტისა და იმპორტის კორპორაცია საქართველოში

On Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., (გუიჯოუ ჰაივეი ენჯინიარინგ გრუფ კო) საქართველოს ბაზარზე [2020 წლის 17 იანვარს](#) დარეგისტრირდა უცხოური საწარმოს ფილიალის სახით. ხოლო რაც შეეხება მოცემული კომპანიის ჩართულობას საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ავტომაგისტრალის მშენებლობისთვის გამოცხადებულ ტენდერებში, ღია წყაროებით, საჯაროდ ხელმისაწვდომი ინფორმაციის შესაბამისად, იგი ჩინეთის ეროვნულ ტექნიკურ ექსპორტისა და იმპორტის კორპორაციასთან გაერთიანდა და კონკურსებში ორივე კომპანია ერთობლივი საწარმოს სტატუსით მონაწილეობს.²

ერთობლივმა საწარმომ ავტომაგისტრალების მშენებლობასთან დაკავშირებულ ტენდერში რამდენჯერმე მიიღო მონაწილეობა. მათ შორის ერთ-ერთი 2018-2019 წლებში ჩუმათელეთი-ხევის მონაკვეთის მშენებლობაზე გამოცხადებული კონკურსი იყო, ხოლო, მეორე - 2020 წელს, ზემო ოსიაური-ჩუმათელეთის გზის პროექტი. ორივე შემთხვევაში ავტომაგისტრალის მშენებლობა სხვა ჩინური წარმოშობის კომპანიებს დაევალა. კერძოდ, ერთ შემთხვევაში ჩინეთის სახელმწიფო სამშენებლო საინჟინრო კორპორაციას (CSCEC), ხოლო, მეორე შემთხვევაში - სინოჰიდროს.³ სამწუხაროდ, საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დადგენილი პრაქტიკის თანახმად, კონკურსის მონაწილის დისკვალიფიკაციის შესახებ ინფორმაციის მიღება შეუძლია მხოლოდ კონკურსში ჩართულ იმ პირს, რომლის მიმართაც განხორციელდა აღნიშნული ღონისძიება. შესაბამისად, გამოწვევად რჩება იმის დადგენა, რა კრიტერიუმით აღმოჩნდა ამ ერთობლივი საწარმოს მიერ შეთავაზებული წინადადება წარუმატებელი და რა ნაწილში ვერ დაკმაყოფილდა სახელმწიფოს მოთხოვნები.

ერთადერთი პროექტი, რომელზეც ერთობლივი საწარმო ამ ეტაპისთვის არის პასუხისმგებელი, გახლავთ ავტომაგისტრალის, [შორაპანი-არგვეთას](#) გზის 14,7-კილომეტრიანი სექციის მშენებლობა, რომელიც „ცემენტ-ბეტონის 4-ზოლიანი [გზა](#)“ უნდა იყოს, 14 ხიდით და 12 გვირაბით. მოცემულ მონაკვეთზე ტენდერი ჯერ კიდევ [2018 წლის 19 იანვარს](#) გამოცხადდა.

არსებული კვლევის ფარგლებში, გარდა აღნიშნული კომპანიების საერთაშორისო რეპუტაციის შესახებ მაქსიმალურად დეტალური ინფორმაციის მოძიებისა, ჩვენი მიზანია, შევისწავლოთ Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., (გუიჯოუ ჰაივეი ენჯინიარინგ გრუფ კო)-სა და ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური ექსპორტისა და იმპორტის კორპორაციის საქართველოს ბაზარზე მუშაობის სპეციფიკა. შესაბამისად, ანგარიშის ნაწილი დაეთმობა, სწორედ, შორაპანი-არგვეთის პროექტის ფარგლებში ამ ორი საწარმოს მიერ ნაკისრ ვალდებულებებს და პრაქტიკაში მათ იმპლემენტაციას.

² სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს ტენდერების ბაზა.

³ იგივე.

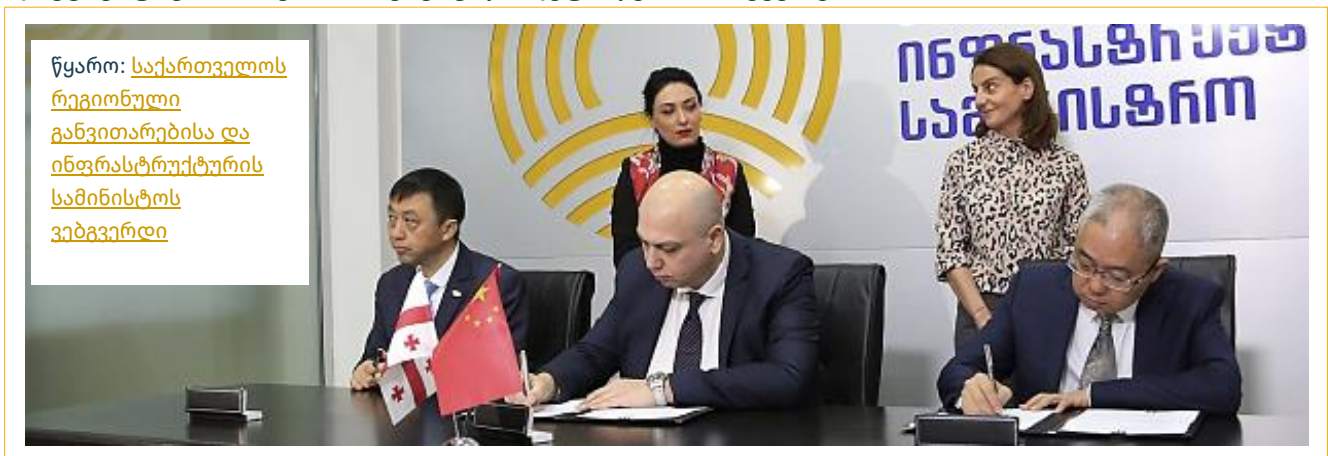
შორაპანი-არგვეთას პროექტის ტენდერის პირობები

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა E-60 ჩქაროსნული მაგისტრალის, შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის (F4) მშენებლობაზე სამშენებლო სამუშაოების შესყიდვის მიზნით ტენდერი ორჯერ გამოაცხადა.

პირველი ტენდერის ფარგლებში აღნიშნული გზის მონაკვეთი დაყოფილი იყო ორ ლოტად: ლოტი F4-A კმ0+000 – კმ 5+650 და ლოტი F4-B: კმ5+650 – კმ14+708. [საკვალიფიკაციო მოთხოვნები](#) თითოეული ლოტისთვის ცალ-ცალკე დადგინდა. სატენდერო წინადადებების მიღების ბოლო ვადად 2018 წლის 1 ოქტომბერი განისაზღვრა. მითითებულ დროში წინადადება მხოლოდ ორმა (2) პრეტენდენტმა წარადგინა. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის განცხადებით, თითოეული კანდიდატის მიერ შემოთავაზებული ფასები ორივე ლოტზე შესყიდვის სავარაუდო ღირებულებას მნიშვნელოვნად აღემატებოდა, რის გამოც ტენდერი ჩაიშალა.⁴

მოცემულ მონაკვეთზე ხელახალი ტენდერი [ახალი საკვალიფიკაციო მოთხოვნებით](#) 2019 წლის 17 ივნისს გამოცხადდა, ხოლო წინადადებების მიღების ბოლო ვადად 2019 წლის 22 აგვისტო განისაზღვრა. ადმინისტრაციული ორგანოს განმარტებით, ამჯერად, წინადადება თორმეტმა (12) პრეტენდენტმა წარმოადგინა. შეირჩა ის, ვისაც შემოთავაზებული ჰქონდა ყველაზე დაბალი ფასი.⁵

საინტერესოა, რამ განაპირობა პირველი და მეორე ტენდერის დროს შემოსულ წინადადებათა რაოდენობას შორის ასეთი მკვეთრი სხვაობა, მაშინ როდესაც, კანდიდატთა საკვალიფიკაციო მოთხოვნები მნიშვნელოვნად არ შეცვლილა. უცნობია ასევე, მეორე ტენდერის ფარგლებში შემოსულ წინადადებათა შორის იყო თუ არა ისეთი შემოთავაზებები, რომლებიც აკმაყოფილებდა პროექტით გათვალისწინებულ ბიუჯეტს და კონკურენტუნარიანი იყო ერთობლივი საწარმოს შეთავაზებასთან შედარებით. აღნიშნულ კონკურსთან დაკავშირებით ჩვენ მოვითხოვეთ ყველა ტიპის საჯარო ინფორმაცია, თუმცა მოწოდებულ დოკუმენტაციაში ზემოთხსენებული დეტალები არ იკვეთება.



⁴ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის პასუხი განცხადებაზე

⁵ იგივე

შორაპანი-არგვეთას პროექტის ფარგლები და დაფინანსების წყარო

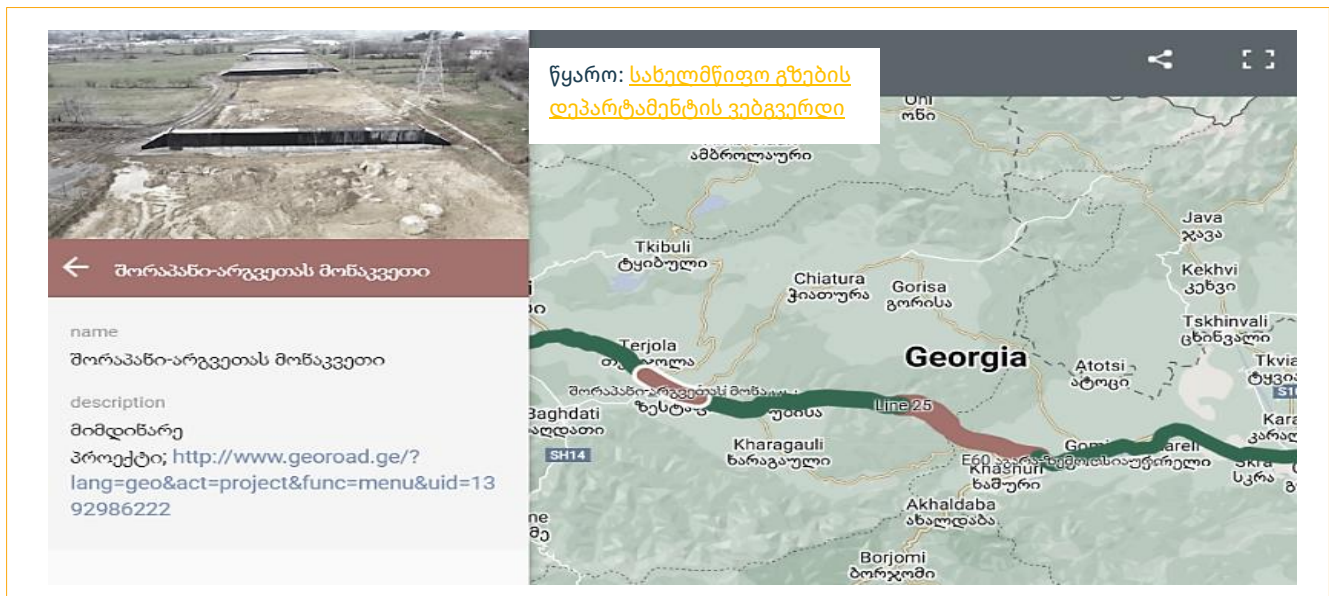
დამტკიცებული პროექტის ფარგლებში შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის **მშენებლობა** მოიცავს:

- 14.7 კმ. ცემენტ-ბეტონის 4-ზოლიან გზის მშენებლობას;
- 14 ხიდის მშენებლობას;
- 12 გვირაბის მშენებლობას;

ზემოაღნიშნულს კი 582,777,310 ლარით აზიის განვითარების ბანკი აფინანსებს.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ინფორმაციით, მოცემულ სამუშაოებს 3 წელი დასჭირდება. უფრო ზუსტად კი, გაფორმებული ხელშეკრულების თანახმად, პროექტის შესრულების ვადად განსაზღვრულია 1,095 დღე. აღსანიშნავია, რომ საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს და ერთობლივ საწარმოს შორის კონტრაქტი 2020 წლის 16 იანვარს დაიდო, შესაბამისად ავტომაგისტრალის მოცემული მონაკვეთის მშენებლობა 2023 წლის 16 იანვრისთვის უნდა დასრულებულიყო. თუმცა პროექტი ჯერ კიდევ მიმდინარეა, რაც იმას ნიშნავს, რომ კომპანიებმა ვერ შეძლეს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულების დათქმულ დროში შესრულება.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, E-60 ჩქაროსნული მაგისტრალის, შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის (F4) მშენებლობის დასრულება 2024 წელს იგეგმება. შეკითხვაზე - ჰქონდა თუ არა სახელმწიფოს რეაგირება ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვადის გადაცილებაზე, ადმინისტრაციულ ორგანოს არავითარი ინფორმაცია არ მოუწოდებია.⁶



⁶ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის პასუხი განცხადებაზე

მშენებლობის ზედამხედველობა

შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთის მშენებლობის პროექტის ფარგლებში აზიის განვითარების ბანკი პერიოდულად ახორციელებს მონიტორინგს როგორც სოციალურ, ისე ფინანსურ და გარემოსდაცვით საკითხებზე. ბოლო **სოციალური** ანგარიშის მიხედვით, ერთობლივი საწარმოს მიერ განხორციელებული სამშენებლო სამუშაოები გავლენას ახდენს არა მარტო ადგილობრივთა სოციალურ პირობებზე, არამედ, გრძელვადიან პერსპექტივაში აისახება აღნიშნულ ტერიტორიაზე არსებულ გარემო პირობებზეც.

კერძოდ, გამოვლენილია შემდეგი მასშტაბური დარღვევები:

- **ინფრასტრუქტურასა და აქტივებისთვის მიყენებული ზიანი.** ეს უკანასკნელი მოიცავს ერთობლივი საწარმოს მიერ განხორციელებულ აქტივობებს, რომელმაც საფრთხე შეუქმნა როგორც სასმელი წყლის მიმწოდებელ სისტემას, ისე - კერძო სახლებსა და შენობებს. სამშენებლო სამუშაოების შედეგად გაჩნდა ნაგებობების დატბორვის რისკი, განადგურდა საძოვარი ზონები და სხვა. მოცემულ საკითხებთან დაკავშირებით ჯამში მომზადებულია **113 საჩივარი**.
- **მიწის შესყიდვისა და განსახლების გეგმასთან დაკავშირებული მოთხოვნები.** ერთობლივი საწარმოს მიერ განხორციელებული სამშენებლო სამუშაოების შედეგად დაზიანდა მიწის ნაკვეთები და შეიზღუდა საცხოვრებელ სახლებთან მისასვლელი გზა. აღნიშნულ პრობლემაზე ჯამში **35 საჩივარია** შეტანილი ზიანის ანაზღაურების, დაპროექტების შეცვლისა და სხვა მსგავსი მოთხოვნებით.
- **წვდომის შეზღუდვა ან სრულიად დაკარგვა:** როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მოცემული მონაკვეთის მშენებლობის გეგმის განხორციელებისას მოსახლეობის ნაწილს შეუზღუდა ან საერთოდ დაეკარგა საკუთრებებთან მისვლის და, შესაბამისად, სარგებლობის შესაძლებლობაც (**25 საჩივარი**).
- **ხმაური, მტვერი, ვიბრაცია:** აზიის განვითარების ბანკის ანგარიშის თანახმად, **7 საჩივარია** შეტანილი მშენებლობის შედეგად საცხოვრებელი პირობების გაუარესებაზე მითითებით.
- საყურადღებოა ისიც, რომ **დატბორვის რისკებიდან** გამომდინარე მოსახლეობის ნაწილს საჩივარი აქვს შეტანილი საყრდენი კედლის და სანიაღვრე არხის აშენების მოთხოვნით.

ისეთი ტიპის **დარღვევები**, როგორცაა: დაბინძურებული წყლის პირდაპირ გარემოში გაშვება, სახიფათო ნარჩენების არასათანადო მართვა (შენახვის პირობების გაუთვალისწინებლობა ან საერთოდ ადგილზე დატოვება), სეპტიკური ავზების გაჟონვა ჩამდინარე წყლებში, სანიტარული წესების დაუცველობა და სხვა, შესაბამისი პრევენციული ზომების იმპლემენტაციის გარეშე, სამომავლოდ გავლენას იქონიებს ეკოლოგიურ მდგომარეობაზე.

ერთობლივი საწარმოს მიერ ზემოაღნიშნული საკითხების უგულებელყოფა არა მარტო ეწინააღმდეგება საერთაშორისო სტანდარტებს და **არღვევს ადამიანისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელობის, გარემოს დაცვასთან დაკავშირებულ ნორმებს**, არამედ, პირდაპირ ეწინააღმდეგება ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებებს.

შრომის უსაფრთხოების წესების დარღვევა

შრომის ინსპექციის სამსახურის მიერ 2022 წლის საანგარიშო პერიოდში ჩატარებული ინსპექტირებების საფუძველზე დგინდება, რომ Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., (გუიჯოუ ჰაივუი ენჯინიარინგ გრუფ კო)-ს უკავშირდება შრომის უსაფრთხოების წესების დარღვევებიც, რომელსაც 2022 წლის 17 აპრილს ადამიანის გარდაცვალებაც კი მოჰყვა. კომპანიამ არაერთხელ დაარღვია სიმაღლეზე მუშაობისა და სამშენებლო სამუშაოების უსაფრთხოების წესები, რის გამოც არ მხოლოდ გააფრთხილეს, არამედ, მის მიმართ გამოიყენეს პასუხისმგებლობის ისეთი ზომები, როგორცაა: ჯარიმა, სამშენებლო სამუშაოების შეჩერება და სხვა.

დარღვევათა სისტემატურობა, სამწუხაროდ, მიუთითებს იმაზე, რომ საწარმო არ ითვალისწინებს ზემოაღნიშნულ შემთხვევებს და არ იღებს შესაბამის ზომებს. მეტიც, სახეზეა Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co.,-ს მიერ უბედური შემთხვევის საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროსთვის შეუტყობინებლობის ფაქტი.

ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაციის საერთაშორისო სკანდალები

მიანმარის შანის რეგიონში კაშხლის პროექტთან დაკავშირებული პრობლემები

CNTIC ჩართული იყო ზემო კენგტაუნგის კაშხლის საექვო პროექტში, შანის რეგიონში, მიანმარში. ეს უკანასკნელი დაკავშირებულია სხვადასხვა კონფლიქტთან, ადამიანის უფლებების დარღვევასა და გარემოსდაცვით პრობლემებთან, რასაც ადგილობრივი თემების მხრიდან ძლიერი წინააღმდეგობა მოჰყვა.

ზემო კენგტაუნგის კაშხალი არის ერთ-ერთი იმ 50 კაშხლიდან, რომლის მშენებლობასაც ზედამხვედველობას უწევს მიანმარის ელექტროენერჯისა და ენერჯეტიკის სამინისტრო. მოცემული კაშხალი მდებარეობს კენგტაუნგის ჰიდროენერჯო სადგურიდან 40 კილომეტრის დაშორებით. იგი წარმოადგენს 57 მეტრის სიმაღლის კლდის ნაგებობას, რომელიც გადაჭიმულია დაახლოებით 15 კილომეტრზე მდინარე ნამ ტენგზე. პროექტი 2009 წელს დაიწყო ადგილობრივი ელექტროენერჯისა და ენერჯეტიკის სამინისტროს დაფინანსებით. 2010 წელს, მიანმარის ყოფილმა სამხედრო რეჟიმმა, რომელსაც ასევე მოიხსენიებენ როგორც სახელმწიფო მშვიდობისა და განვითარების კომიტეტს (SPDC), ხელი მოაწერა ურთიერთგაგების მემორანდუმს ჩინეთის ეროვნულ ტექნიკურ იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაციასთან პროექტისთვის გენერატორების, ტურბინების და სხვა ტექნიკის მიწოდებასთან დაკავშირებით. ზემო კენგტაუნგის კაშხლის დასრულება 2020-2021 წლებში იყო დაგეგმილი. თუმცა ელექტროენერჯის პროფკავშირის მინისტრმა, უ თაუნ ჰანმა აღნიშნა, რომ 2022 წლისთვის

პროექტის მხოლოდ **72.2%** იყო დასრულებული და ამიტომ, მისი დასრულების საბოლოო ვადამ 2025 წლის მარტისთვის გადაინაწია.



შანის ადამიანის უფლებათა ფონდისა და შან საპავას გარემოსდაცვითი ორგანიზაციის 2018 წლის ანგარიშის, სახელწოდებით, **„ღამწვარი დედამიწიდან ღამწვარ დედამიწამდე“** („From Scorched Earth to Parched Earth“) მიხედვით, კაშხლის მშენებლობა დაკავშირებულია რამდენიმე რისკ-ფაქტორთან:

- პირველ რიგში, კაშხლიდან წყლის ნაკადი გარდაუვლად შემცირდება მშრალ სეზონზე, ელექტროენერჯის წარმოებისთვის წყლის შენახვის აუცილებლობის გამო. ეს უარყოფითად აისახება ფერმერებზე, რომლებიც ნამ ტენგის მდინარის წყალს მშრალ სეზონზე მიწვრების მორწყვისთვის იყენებენ, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც მდინარეში წყლის დონე უკვე ისტორიულად დაბალია;
- კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემა დაკავშირებულია **წყლის დაბინძურებასთან**, რაც უარყოფით გავლენას მოახდენს კაშხლის მახლობლად არსებულ ბიომრავალფეროვნებასა და მის მიდამოებში მცხოვრები სოფლის მოსახლეობის ჯანმრთელობაზე. გამოყენებული ტოქსიკური ქიმიკატები და ლპობადი წყალქვეშა მცენარეულობა წყლის მდგომარეობას მნიშვნელოვნად აუარესებს. ადგილობრივები უჩივიან უსიამოვნო სუნს და წყლის დაბინძურებულ სტრუქტურას, რაც გავლენას ახდენს ხალხის ჯანმრთელობაზე და იწვევს თევზის მარაგის ამოწურვას;
- გარდა ამისა, ანგარიშში ხაზგასმულია, რომ ადგილობრივი მოსახლეობა სკეპტიკურად უყურებს **კაშხლის მშენებლობის სტანდარტებს**, ხელისუფლებასთან მათი წინა გამოცდილებებიდან გამომდინარე. უფრო კონკრეტულად, მთავრობა ხშირად უგულებელყოფდა მოსახლეობის უსაფრთხოებასა და ინტერესებს. ამ შემთხვევაში, კაშხლის დაზიანება საფრთხეს შეუქმნიდა მასთან მიმდებარედ მცხოვრები 8000 ადამიანის ჯანმრთელობას. სწორედ ამიტომ, შანის მოსახლეობამ, სამოქალაქო საზოგადოების ორგანიზაციებთან და დეპუტატებთან ერთად, მოსთხოვა ხელისუფლებას, **შეიწყვიტა** ზემო კენგტაუნგის კაშხლის მშენებლობა.



2019 წელს ორგანიზაცია „[გარემოსდაცვითი სამართლიანობის ატლასმა](#)“ გამოაქვეყნა ინფორმაცია ზემო კენგტუნგის კაშხლის შესახებ, რომლის მიხედვითაც, შანის რეგიონში არსებული მდინარეების მდიდარი ეკოლოგიის ლიკვიდაცია ანადგურებს ადგილობრივი მოსახლეობის საარსებო წყაროს. მეტიც, ამ პროექტის განვითარებას თავდაპირველად ხელი შეუწყო ქვეყნის მთავრობამ - საოკუპაციო სამხედრო ძალებმა, რომლებიც წლების განმავლობაში [ატერორებდნენ შანის მოსახლეობას](#) და ასახლებდნენ მათ თავიანთი სოფლებიდან.

ადიპალას საეჭვო ელექტროსადგური ინდონეზიაში

ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაცია ჩართულია ინდონეზიის ერთ-ერთ მასშტაბური, ადიპალას ელექტროსადგურის, პროექტის მშენებლობაში, რომელიც გარემოსდაცვითი და კორუფციული სკანდალებით გამოირჩევა. ადიპალას ელექტროსადგურზე პასუხისმგებელია ინდონეზიის ხელისუფლების კონტროლქვეშ არსებული ეროვნული ელექტროენერჯის სააგენტო „Perusahaan Listrik Negara“, ასევე ცნობილი როგორც [PT PLN](#).

2009 წლის ნოემბერში, PLN-ის გუნდი [შეხვდა](#) CNTIC-ის გენერალური მენეჯერის მოადგილეს შან ვეის, რათა განეხილათ ადიპალას ელექტროსადგურის პროექტის მშენებლობა. ერთი თვით ადრე ინდონეზიის მთავრობამ [ხელი მოაწერა კონტრაქტს](#) ჩინეთის განვითარების ბანკთან, რათა მისგან მიეღო 1,1 მილიარდი აშშ დოლარის ოდენობის სესხი ქვეყანაში ელექტროსადგურის ინფრასტრუქტურის ასაშენებლად. აღსანიშნავია, რომ მოცემული თანხა არ არის განკუთვნილი მხოლოდ ადიპალას პროექტისთვის, იგი მოიცავს ქვეყანაში სხვა ელექტროსადგურების მშენებლობასაც. მთლიანი თანხიდან [625 მილიონი აშშ დოლარი გამოიყო](#) CNTIC-ის მიერ შეთანხმებული ადიპალას ელექტროსადგურის პროექტის დასაფინანსებლად. პროექტი 2015 წელს დასრულდა და საერთო ღირებულებამ ჯამში 876,48 მლნ აშშ

დოლარი შეადგინა. აღნიშნული გარემოება გვიჩვენებს, რომ პროექტმა 251 მილიონი აშშ დოლარით გადააჭარბა თავდაპირველად დადგენილ ბიუჯეტს.



წინასამშენებლო პერიოდში (2008-2009 წწ.) ადიპალას ელექტროსადგურის მშენებლობას კორუფციის ბრალდებები და ადგილობრივი მოსახლეობის მხრიდან წინააღმდეგობა მოჰყვა. მიწის შესყიდვისას არსებული ბრალდებები, შესაძლო კორუფციის შემთხვევის შესახებ, გულისხმობდა 1.8 მილიარდი ინდონეზიური რუპიას (116 565,30 აშშ დოლარის ეკვივალენტი) მითვისებას და ადგილობრივი მცირე მესაკუთრეებისთვის შეუსაბამო კომპენსაციის გადახდას. ჩილაკაპის რაიონულმა სასამართლომ განაჩენი სამ ბრალდებულს გამოუტანა, მათ შორის იყვნენ ყოფილი თანამდებობის პირები სოფელ ბუნტონიდან (ადიპალას ქვერაიონიდან) და ჩილაკაპის რეგიონული მდივანი. დღესდღეობით, ერთი ბრალდებული გაქცეულია, ხოლო, ერთი 2013 წელს გაათავისუფლეს.

2011 წელს სოფლის მოსახლეობამ გამოთქვა შეშფოთება იმის შესახებ, რომ ადიპალას ელექტროსადგურის მშენებლობისთვის გამოყენებულმა ტექნიკამ ადგილობრივი გზები დააზიანა. გარდა ამისა, მათ აღნიშნეს, რომ სამუშაო ადგილზე მათი დასაქმების შესაძლებლობების შექმნა კონტრაქტორებმა უგულვებლევად. ასევე, გამოვლინდა ადგილობრივი მუშების გაფიცვის შემთხვევები მათთვის შეუსაბამოდ დაბალი შრომის ანაზღაურების გამო. ამას ასევე მოჰყვა ადგილობრივი მეთევზეების უკმაყოფილება ნახშირის ტრანსპორტირებაზე, რომელიც უარყოფითად აისახება მათ საქმიანობაზე, რასაც დაემატა ქვანახშირის ჩაღვრა ჩილაკაპის წყლებში და რამაც გამოიწვია თევზჭერის შემცირება ამ რეგიონში.

მშენებლობის შემდეგ ადიპალას ელექტროსადგურით უკმაყოფილებას გამოთქვამდნენ ადგილობრივი მცხოვრებლები. ისინი აპროტესტებდნენ გარემოსთვის მიყენებულ ზიანს. ქვანახშირისგან წარმოქმნილი მტვრით დაბინძურებულმა ჰაერმა საფრთხე შეუქმნა მათ ჯანმრთელობას. მოსახლეობა აღნიშნავს, რომ ამ მტვრის გამო სუნთქვის პრობლემები შეექმნათ.

2020 წელს მათ მოითხოვეს, კომპანიას შექმნილი პრობლემები ტყეების აღდგენის, ობიექტებისა და ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების, დაზარალებული მოსახლეობის ჯანმრთელობის დაზღვევისა და კომპენსაციის გზით მოეგვარებინა. პრობლემის დროულად მო-

ავგარების პირობა დადო ინდონეზიის ხელისუფლებამ. თუმცა, ადგილობრივების მიერ 2021 წელს გავრცელებული ვიდეომასალა ადასტურებს, რომ საკითხი ჯერ კიდევ გადაუჭრელია.



Manajer PT Indonesia Power PLTU 2 Buntun Kuku Pambudi mengucapkan terimakasih kepada warga yang mau berdiskusi bersama. (Foto: Pendim Cilacap for TIMES Indonesia)

2023 წელს ინდონეზიის ენერჯეტიკისა და მინერალური რესურსების სამინისტრომ გამოაცხადა ნახშირზე მომუშავე 33 ელექტროსადგურის, მათ შორის ადიპალას ელექტროსადგურის [ვადაზე აღრე გაუქმების](#) შესახებ. ეს გადაწყვეტილება 2060 წლის ნულოვანი ემისიების მიღწევის მიზნით იყო განპირობებული. ამ კონტექსტში, ვადამდელი გაუქმება გულისხმობს ნახშირზე მომუშავე ელექტროსადგურების ჩამოწერას მათი მოსალოდნელი საოპერაციო ვადის დასრულებამდე. ინდონეზიის მთავრობა ელექტროსადგურების ვადამდელი ჩამოწერის პროგრამის განხორციელების მიზნით უცხოელი დონორებისგან ფინანსურ დახმარებას ელის. 2022 წელს მთავრობამ პროგრამის ფინანსური მხარდაჭერისთვის გააფორმა 20 მილიარდი აშშ დოლარის ღირებულების შეთანხმება "Just Energy Transition Partnership" (JETP). თუმცა, დიდია შანსი, რომ გამოყოფილი თანხები არასაკმარისი აღმოჩნდება პროგრამის სრულად განსახორციელებლად.

შრი-ლანკის ვალის კრიზისი

2017 წელს კონკურენტული/დია ტენდერის ჩატარების გარეშე, შრი-ლანკის საავტომობილო გზების სამინისტრომ რუანპურას ჩქაროსნული გზის პირველი მონაკვეთი ჩინურ კომპანია CNTIC-ს გადასცა. პროექტი ეხება 26,3 კმ სიგრძის მონაკვეთს, რომელიც გადაჭიმულია კაჭათ-უდუვადან ინგირიამდე. პროექტის თავდაპირველ დამფინანსებლად **ჩინური Exim Bank** სახელდება. რუანპურას ჩქაროსნული გზის დარჩენილი სამი მონაკვეთიც გამარტივებული ტენდერით წინასწარ შერჩეულ სხვა ჩინურ კომპანიებს გადაეცათ.

აღსანიშნავია, რომ 2014-2017 წლებში შრი-ლანკას მიერ Exim Bank-ისგან ნასესხებმა თანხის რაოდენობამ **\$1,6 მილიარდი** შეადგინა, რამაც ქვეყანაში მნიშვნელოვანი ეკონომიკური დეფიციტი გამოიწვია და ხელი შეუშალა ქვეყნის შესაძლებლობას, შემდგომში ადგილობრივი დამატებითი სესხები. 2023 წლისთვის ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის ვალი **4,2 მილიარდ** დოლარამდე გაიზარდა, რამაც შრი-ლანკაში უზარმაზარი ფინანსური კრიზისი გამოიწვია.

Table 2: Financial terms and expected economic benefits of major Chinese projects

Project Name	Loan/Investment	Amount \$ million	Loan terms	Foreign lender/Investor	Implementing agency	Contractor	Economic benefits
Southern Expressway (ongoing, started construction in 2011)	Loan (4)	1,545	Fixed Rate – 2%	EXIM	Road Development Authority	CCC	<ul style="list-style-type: none"> 48% of total expressways. Commute to Galle from Colombo has halved from 3 hours to 1.5 hours. Better infrastructure has allowed the southern coast to develop as a tourist hotspot.
Outer Circular Highway Project (ongoing, started construction in 2014)	Loan (1)	494	Fixed Rate – 2%	EXIM	Road Development Authority	Metallurgical Corporation of China Ltd	<ul style="list-style-type: none"> 5% of total expressways. Easier commute to Colombo from suburbs.
Colombo Katunayake Expressway (completed in 2013, started construction in 2009)	Loan (1)	248	Fixed Rate – 6.3%	EXIM	Road Development Authority	China Metallurgical Group Corporation	<ul style="list-style-type: none"> 15% of total expressways. Reduced commuting time to airport from 2 to 1.5 hours from Central Colombo.
Hambantota International Airport project (completed in 2013, started construction in 2010)	Loan	190	Fixed Rate – 2%	EXIM	Airport & Aviation Lanka Limited	CHEC	<ul style="list-style-type: none"> Emergency landings possible with 2nd airport. Saved Sri Lanka \$1.5 M per flight, if diverted to Southern India during an emergency. Increased national passenger capacity, reducing congestion at Colombo Airport.
Hambantota Port Development Project (completed, started construction in 2007)	Loan (3)	1,335.7	Fixed (2–6.5%) and Variable Rates	EXIM	Sri Lanka Ports Authority	CHEC	<ul style="list-style-type: none"> Industrial zone will bring in more primary industries. Diversified port operations through the addition of value-added services.
CICT Colombo Terminal (completed in 2014, started construction in 2011)	Investment	500	N/A	CMPH	Sri Lanka Ports Authority	CMPH	<ul style="list-style-type: none"> Currently the only deep-water terminal in South Asia equipped with facilities to handle the largest vessels afloat. CICT has helped the Port of Colombo to move up the Drewry's Port Connectivity Index to be ranked the 11th best connected port in the world in 2018.
Norocholai power station (completed in March 2011, started construction in 2006)	Loan (3)	1,346	Fixed Rate – 2%	EXIM	Ceylon Electricity Board	China Machinery Engineering Corporation	<ul style="list-style-type: none"> Accounts for 31% of total installed capacity of CEB-owned power plants. Accounts for 33% of Sri Lanka's total power generated in 2018.
Colombo Port City (ongoing, to be completed in 2042, started construction in 2014)	Investment	1,300	N/A	CHEC	N/A	CHEC	<ul style="list-style-type: none"> Adding 1.5 million units of A-Grade office space (tripling total office space in Colombo). Would improve Sri Lanka's ease of doing business rankings. Likely to attract high tier financial services.
Lotus Tower (completed in September 2019, started construction in 2012)	Loan	88.6		EXIM	Telecommunications Regulatory Commission of Sri Lanka	China National Electronics Import & Export Corporation	<ul style="list-style-type: none"> Improve telecommunications infrastructure. Reduce the number of downtime incidences. Provide leisure activities to public.

Source: Calculations based on data provided by the Central Bank of Sri Lanka, Department of External Resources, Ministry of Finance, Sri Lanka; Board of Investments, Sri Lanka, and various interviews with key persons.

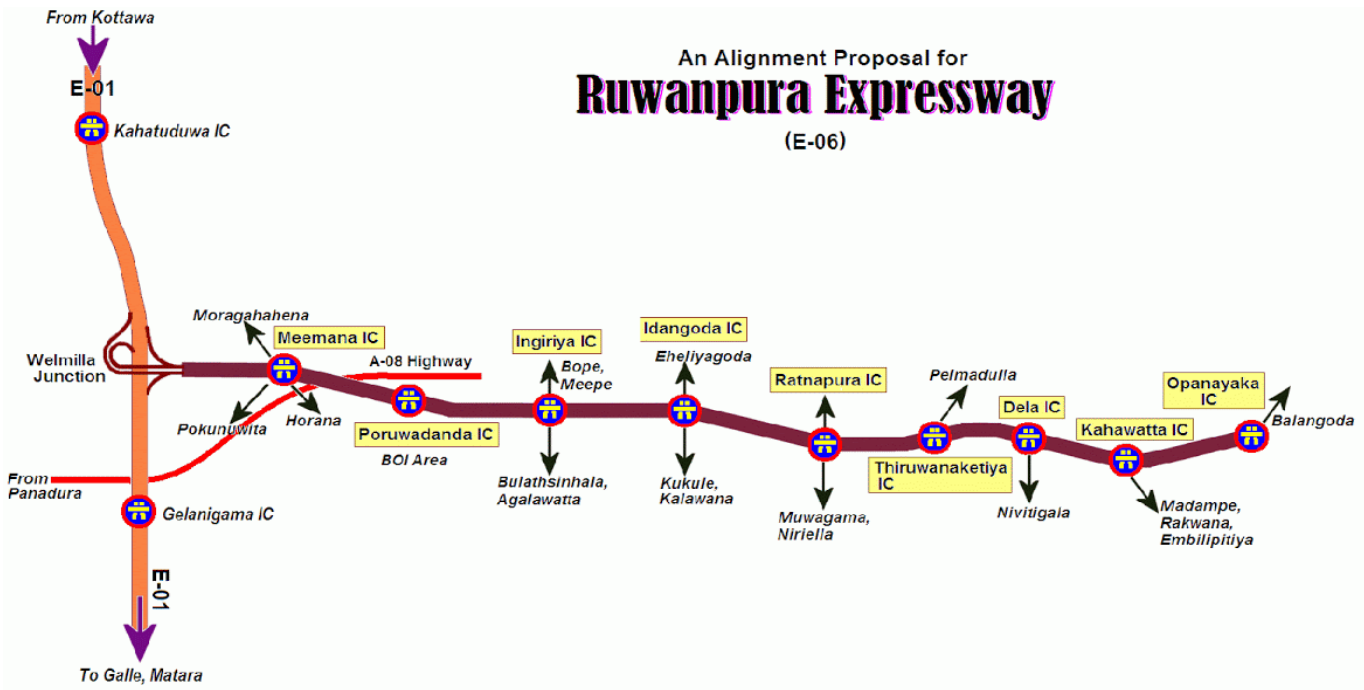
Notes: EXIM: Export-Import Bank of China; CMPH: China Merchant Port Holdings; CHEC: China Harbour Engineering Company; CCC: China Communications Construction Company Limited.

შრი-ლანკის ორი მთავარი მოვალე ჩინეთის სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული Exim Bank და China Development Bank-ია. შრი-ლანკა, როგორც ღარიბი კუნძული, ვერ ახერხებს ჩინეთისთვის ვალის დაბრუნებას, რაც ჩინეთს აძლევს შესაძლებლობას, გააფართოოს გეოპოლიტიკური გავლენა და მოიპოვოს კონტროლი კუნძულის კრიტიკულ აქტივებზე. ამის ნათელი მაგალითია 2022 წელს მომხდარი შემთხვევა, როდესაც ჩინეთის განმათავის-უფლებელი არმიის გემი "Yuan Wang 5" შრი-ლანკაში ჰამბანტოტას პორტში შევიდა, მიუხედავად აშშ-ისა და ინდოეთის წინასწარი მცდელობებისა, დაერწმუნებინათ შრი-ლანკის მთავრობა, უარი ეთქვა ჩინური გემისთვის შრი-ლანკის პორტში შესვლაზე.

გარდა იმ ლეგიტიმური ეჭვისა, რომ შრი-ლანკა ჩინეთის ვალის მახეში მოექცა, რუანპურას ჩქაროსნული გზა ვერ აკმაყოფილებდა ეროვნული დაგეგმარების დეპარტამენტისა (NPP) და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების (EIA) დოკუმენტის მიერ დადგენილ მოთხოვნებს. ეროვნული დაგეგმარების დეპარტამენტის მიხედვით, სამშენებლო ტერიტორია მდებარეობს ნოყიერ ლანდშაფტზე, რაც უპირობოდ მნიშვნელოვანია ბიოსფეროს შენარჩუნებისა და მდგრადი განვითარებისთვის.

შესაბამისად, პოტენციური მეწყრებისა და წყალდიდობის ზემოქმედება მძიმე შედეგების მომტანია პროექტის ეკონომიკური განხორციელებისთვის. 2018 წელს, გარემოსდაცვითი შეფასების ორგანომ გამოსცა რუანპურას ჩქაროსნული გზის შეფასების ანგარიში, რომლის მიხედვითაც გზის მშენებლობა შეიცავს შემდეგ რისკებს:

- ნელლეულის საჭიროება - ჩქაროსნული გზისთვის ნიადაგი უნდა მოიპოვებოდეს მიმდებარე ტერიტორიებიდან, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს გარემოს დაზიანება, მთიანი რეგიონების ექსკავაცია და წყლის რესურსების ამოწურვა;
- წყალდიდობის საშიშროება – ჩქაროსნულმა გზამ შეიძლება გამოიწვიოს წყალდიდობის დონის ზრდა და რეცესია;
- მეწყრებსა და გვირაბის გაყვანასთან დაკავშირებული პრობლემები - მაღალი ნალექის გამო, საგზაო დერეფანი მგრძნობიარეა მეწყრებისა და ფერდობების ჩავარდნის მიმართ;
- სასოფლო-სამეურნეო მიწაზე უარყოფითი გავლენა – პროექტი მნიშვნელოვნად გაანადგურებს სახნავ-სათეს მიწებს, მათ შორის ბრინჯის, ჩაის და კაუჩუკის პლანტაციებს. სარწყავი სქემების ცვლილებებმა შესაძლოა, ზოგიერთი მიწები დაუმუშავებელი გახადოს, რაც გავლენას მოახდენს ხარჯ-სარგებლიანობის ანალიზზე;
- საფრთხე ადგილობრივი ფლორისა და ფაუნისთვის – ტერიტორიაზე არსებობს 79 ენდემური ფლორის და 80 ენდემური ფაუნის სახეობა, რომელთა შენარჩუნება კრიტიკულად მნიშვნელოვანია. მშენებლობამ, შესაძლოა, გამოიწვიოს ფლორისა და ფაუნის ფრაგმენტაცია;
- ვეგეტაციის განადგურება - პროექტისთვის გასუფთავებული მიწის დიდი რაოდენობა სამუდამოდ დაკარგავს ფლორისა და ფაუნის ზოგიერთ სახეობას.



ზემოაღნიშნული საკითხების გათვალისწინებით, გასაკვირი არ არის, რომ 2020 წლამდე პროექტის მშენებლობასა და დაფინანსებაში პროგრესი არ ყოფილა. 2020 წლის თებერვალში ქვეყნის ახალმა ხელისუფლებამ, ძმები რაჯაპაქსას ხელმძღვანელობით, გადაწყვიტა გაეცოცხლებინა შეჩერებული რუანპურას ჩქაროსნული გზის პროექტი. თუმცა, მოგვიანებით, ეკონომიკური კრიზისის გამო, რომელიც „ვალის მახემ“ უკვე მიაყენა სახელმწიფოს, შრი-ლანკის მაშინდელმა მთავრობამ განაცხადა, რომ კრიტიკული მნიშვნელობის მქონე ინფრასტრუქტურულ პროექტებს მხოლოდ კერძო პარტნიორობით განახორციელებდა. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ, უსახსრობის გამო, მთავრობამ ინფრასტრუქტურული პროექტების მშენებლობის პირობები გაამკაცრა, მათ შორის: დააწესა სრული წინასწარი გადახდა, ხუთწლიანი საშელავათო პერიოდი სესხის დაფარვისთვის, პროექტის დასრულების სამწლიანი ვადა (რომლის დროსაც მთავრობას არანაირი ვალდებულება არ ეკისრება) და სესხის დოლარში გაცემა. მინისტრთა კაბინეტმა თავდაპირველად გადაწყვიტა რუანპურას ჩქაროსნული გზის პირველი სექციის პროექტი ხელახლა მიენიჭებინა CNTIC-ისთვის. თუმცა, მოგვიანებით კაბინეტმა გადაწყვიტა, „უფლება მისცეს მაგისტრალებისა და საავტომობილო გზების სამინისტროს მდივანს, CNTIC-სგან მოითხოვოს რუანპურას ჩქაროსნული გზის პირველი ნაწილის ღირებულების 100%-იანი დაფინანსება.“ ამიტომ, ჩინეთის სესხით რუანპურას ჩქაროსნული გზის I მონაკვეთის მშენებლობა გადავადდა და საგზაო დეპარტამენტის სამსახურსა და გამარჯვებულ კონტრაქტორს, CNTIC-ს შორის ხელშეკრულების გაფორმების პროცესიც გახანგრძლივდა. 2020 წლის ივლისისთვის მინისტრთა კაბინეტმა საბოლოოდ ჩამოართვა ჩინურ კონტრაქტორ CNTIC-ს გზის პირველი მონაკვეთის მშენებლობის უფლება, ჩქაროსნული მაგისტრალის მშენებლობისთვის შექმნილი ახალი წესების გამო, რომლებიც ითვალისწინებდა მსგავსი პროექტების განხორციელებას ადგილობრივი ბანკებისა და ადგილობრივი სამშენებლო ფირმების თანხების გამოყენებით. აქედან გამომდინარე, SVAT RIS 2023 წლის ანგარიშის მიხედვით, ჩინეთის იმპორტისა და ექსპორტის ეროვნულ ტექნიკურ კორპორაციას არ აქვს რუანპურას ჩქაროსნული გზის აქტიური პროექტი შრი-ლანკაში.

შეჯამება

საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ ანგარიში მიმოიხილავს თავად Guizhou Provincial Highway Engineering Group Co., (გუიჯოუ ჰაივეი ენჯინიარინგ გრუფ კო)-სა და ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური ექსპორტისა და იმპორტის კორპორაციის ერთობლივი საწარმოს მიერ საქართველოში, კერძოდ, შორაპანი-არგვეთას მონაკვეთზე მშენებლობის პირობებში აღმოჩენილ ისეთ დარღვევებს, როგორცაა გარემოსდაცვითი, სოციალური საკითხების უგულბელებლობა, შრომითი უფლებების დარღვევა და სხვა.

კიდევ უფრო ცხადი რომ გახდეს, რატომ არ უნდა ითანამშრომლოს ხელისუფლებამ მსგავს კომპანიებთან და რატომ უნდა შეამოწმოს მათი რეპუტაცია წინასწარ, ანგარიში ნათელს ჰფენს ჩინურ კომპანიათა, კერძოდ, ჩინეთის ეროვნული ტექნიკური იმპორტისა და ექსპორტის კორპორაციის გადაცდომებს საერთაშორისო მასშტაბით. ამის დასტურია კონკრეტული ინფრასტრუქტურული პროექტები - მიანმარში ზემო კენგტაუნგის კაშხალი, ინდონეზიაში ადიპალას ელექტროსადგური, შრი-ლანკაში რუანპურას ჩქაროსნული გზის პროექტი. მოცემული პროექტები გამოირჩევა მრავალი გადაცდომით, ადამიანის უფლებების დარღვევით, გარემოსდაცვითი პრობლემებითა და კორუფციული მაქინაციებით. ზემო კენგტაუნგის კაშხალს ადგილობრივი თემების მხრიდან დიდი კრიტიკა მოჰყვა წყლის ნაკადის შემცირების, წყლის დაბინძურებისა და უსაფრთხოების სტანდარტებზე მისი პოტენციური უარყოფითი ზემოქმედების გამო. რაც შეეხება ინდონეზიაში ადიპალას ელექტროსადგურს, პროექტის ფარგლებში გამოვლენილია კორუფციის, გარემოსდაცვითი საფრთხეებისა და საზოგადოების უკმაყოფილების, მათი მოთხოვნების უგულბელებლობის შემთხვევები.

დაბოლოს, შრი-ლანკაში რუანპურას ჩქაროსნული გზა ერთ-ერთია იმ პროექტთაგან, რომლებმაც ქვეყანა ჩინეთის "ვალის მახეში" გახვია. მისი განვითარების ფარგლებში ასევე გამოვლინდა გარემოსდაცვითი გამოწვევები და საბოლოოდ გაუქმდა ფინანსური შეზღუდვებისა და მთავრობის პოლიტიკის ცვლილების გამო. მოცემული ანგარიშით ვეცადეთ, კიდევ ერთხელ გვეჩვენებინა **ინფრასტრუქტურის განვითარების საპასუხისმგებლო და მდგრადი პრაქტიკის საჭიროება**, მსგავსი პროექტების სოციალური, გარემოსდაცვითი და ეკონომიკური შედეგების გათვალისწინებით.

არსებულ საერთაშორისო გამოცდილებაზე ყურადღების გამახვილებით და კონტრაქტის მხარის შესახებ ინფორმაციის დეტალურად მოძიებით, სახელმწიფოს შესაბამის სტრუქტურებს მსგავსი ტიპის გადაცდომების თავიდან არიდება შეუძლია.

ბიბლიოგრაფია

- Asian Development Bank. (December 2023). *Social Monitoring Report*.
- Asian Development Bank. (July 2023). *Environmental Monitoring Report*.
- Atlas Obscura. (n.d.). Retrieved from <https://www.atlasobscura.com/places/duge-beipanjiang-bridge>
- Baidu. (n.d.). Retrieved from <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%85%AC%E8%B7%AF%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E8%A1%8C%E4%B8%9A%E5%8D%8F%E4%BC%9A/10720634>
- Burma News International. (2018, 12 13). *Dam-building in Shan State: Militarization and subjugation the main purpose?* Retrieved from www.bnionline.net: <https://www.bnionline.net/en/news/dam-building-shan-state-militarization-and-subjugation-main-purpose>
- Center for Environmental Justice & Friends of the Earth Sri Lanka. (2018, 05 28). *Ruwanpura Expressway Project- EIA comments - Ejustice*. Retrieved from www.ejustice.lk: <https://ejustice.lk/ruwanpura-expressway-project-eia-comments/>
- Devex. (n.d.). Retrieved from <https://www.devex.com/organizations/guizhou-highway-engineering-group-co-ltd-134438>
- Dominikus, L. (2023, 04 20). *Ministry identifies 33 coal power plants for early retirement*. Retrieved from www.petromindo.com: <https://www.petromindo.com/news/article/ministry-identifies-33-coal-power-plants-for-early-retirement>
- Economynext. (2020, 02 21). *Sri Lanka to revive China's CNTIC backed Ruwanpura expressway*. Retrieved from www.economynext.com: <https://economynext.com/sri-lanka-to-revive-chinas-cntic-backed-ruwanpura-expressway-52392/>
- Ej Atlas. (2022, 05 02). *Centrale électrique au charbon Adipala, Bunton, Central Java, Indonésie*. Retrieved from www.ejatlas.org: <https://ejatlas.org/print/adipala-coal-fired-power-plant-bunton-central-java>
- Ejolt - Environmental Justice. (2019, 08 21). Retrieved from https://www.facebook.com/ejolt/posts/2680225191997585/?paipv=0&eav=Afbd9BaMf26bGtufn-hFJhk_lySqNN85dC2RBeM700opJi8vq-JPk8nm93KK6xUxOm0&_rdr
- GENERTEC - National Technical Import and Export Corporation. (2009, 11 19). *Kick-off Meeting of Adipala Power Plant Project Contracted by CNTIC Was Held in Indonesia*. Retrieved from www.cntic.com.cn: <http://www.cntic.com.cn/english/tabid/435/SourceId/1250/InfoID/4026/language/zh-CN/Default.aspx>
- Global Atlas of Environmental Justice. (2022, 05 02). *Adipala coal-fired power plant, Bunton, Central Java, Indonesia*. Retrieved from www.ejatlas.org: <https://ejatlas.org/conflict/adipala-coal-fired-power-plant-bunton-central-java>
- Global Atlas of Environmental Justice. (2022, 04 25). *Upper Kengtawng dam, Shan State, Myanmar*. Retrieved from www.ejatlas.org: <https://ejatlas.org/conflict/upper-kengtawng-dam-shan-state-myanmar>

- Global Energy Monitor. (N/A). *Adipala power station*. Retrieved from https://www.gem.wiki/Adipala_power_station
- Global Energy Monitor. (n.d.). *Perusahaan Listrik Negara*. Retrieved from https://www.gem.wiki/Perusahaan_Listrik_Negara
- IJGlobal. (2009, 10 15). *Indonesia signs US\$1.1bn in power programme loans*. Retrieved from www.ijglobal.com: <https://www.ijglobal.com/articles/58742/indonesia-signs-us-11bn-in-power-programme-loans>
- Kompas.com. (2008, 07 22). *Alleged Corruption in the Construction of PLTU Bunton Cilacap* . Retrieved from https://nasional.kompas.com/read/2008/07/22/17463096/~Regional~Jawa#google_vignette
- KP2KKN Central Java. (2013, 01 12). *Trace the Fugitives in the Bunton PLTU Case* . Retrieved from www.antikorupsijateng.wordpress.com: <https://antikorupsijateng.wordpress.com/2013/04/24/lacak-jejak-buronan-kasus-pltu-bunton/>
- Ministry of Regional Development and Infrastructure of Georgia. (n.d.). Retrieved from <https://www.mrdi.gov.ge/ka/press-center/%E1%83%A1%E1%83%98%E1%83%90%E1%83%AE%E1%83%9A%E1%83%94%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98%20&%20%E1%83%A6%E1%83%9D%E1%83%9C%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%AB%E1%83%98%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98/%E1%83%A0%E1%83%98>
- Ministry of Roads and Highways Sri Lanka. (2020). *Cabinet Memorandum - Implementation of Construction of Proposed Expressway Network in Sri Lanka*. Retrieved from www.theleader.lk: https://theleader.lk/images/pdf/Ministry_of_Roads_and_Highways.pdf
- Mudugamuwa, M. (2020, 07 04). *Ruwanpura Expressway: China officially exits*. Retrieved from www.srilanka.timesofnews.com: <https://srilanka.timesofnews.com/breaking-news/ruwanpura-expressway-china-officially-exits.html>
- Myanmar News Agency . (2022, 10 23). *Upper Kengtawng hydropower project expected to complete in March 2025*. Retrieved from The Global New Light of Myanmar: <https://www.gnln.com.mm/upper-kengtawng-hydropower-project-expected-to-complete-in-march-2025/>
- National Agency of Public Registry of Georgia. (n.d.). Retrieved from <https://bs.napr.gov.ge/GetBlob?pid=400&bid=boVlyOwlsX3qmYsntmLmFLBmnt62do7FxxgvH5SyPzzR6thB145puNz3FNHqLfMr>
- Roads Department of Georgia. (n.d.). Retrieved from <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=news&func=menu&uid=1579164085>
- Roads Department of Georgia. (n.d.). Retrieved from <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=news&func=menu&uid=1529402846>
- Roads Department of Georgia. (n.d.). Retrieved from <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=tenders&func=menu&uid=1529046841>
- Roads Department of Georgia. (n.d.). Retrieved from <http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=tenders&func=menu&uid=1560768399>
- Shan Human Rights Foundation. (2018, 12 05). *Shan communities and MPs call for cancellation of dams in conflict-torn northern and southern Shan State*. Retrieved from

<https://web.archive.org/web/20210308143013/https://www.shanhumanrights.org/eng/index.php/363-shan-communities-and-mps-call-for-cancellation-of-dams-in-conflict-torn-northern-and-southern-shan-state>

- Shan Human Rights Foundation and Shan Sapawa Environmental Organization. (2018, 12 03). *From scorched earth to parched earth*. Retrieved from www.progressivevoicemyanmar.org: <https://progressivevoicemyanmar.org/2018/12/03/from-scorched-earth-to-parched-earth/>
- Singh, R. (2023, 10 14). *Why China has assisted Sri Lanka over debt worth \$4.2 billion*. Retrieved from www.indianexpress.com: <https://indianexpress.com/article/explained/explained-global/china-sri-lanka-debt-deal-imf-explained-8980203/>
- Sri Lanka Inland Revenue. (2023, 10 04). *SVAT RIS Details Report*. Retrieved from www.ird.gov.lk: http://www.ird.gov.lk/en/Type%20of%20Taxes/SVAT_Downloads/TPR_SVAT_RIS_List_at_04-10-2023.pdf
- Stone, R. (2022, 08 19). *China is losing ground in Sri Lanka*. Retrieved from www.lowyinstitute.org: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/china-losing-ground-sri-lanka>
- Tender Indonesia Directory. (N/A). *China National Technical Import & Export Corp*. Retrieved from www.tender-indonesia.com: <https://tender-indonesia.com/newsrectory/direktori.php?MemberId=3590>
- Wignaraja, G., Panditaratne, D., Kannangara, P., & Hundlani, D. (2020, 03). *Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka*. Retrieved from Chatham House: <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ8010-Sri-Lanka-RP-WEB-200324.pdf>
- Wijedasa, N. (2017, 03 05). *Ruwanpura Expressway may go to China, but major questions persist*. Retrieved from www.sundaytimes.lk: <https://www.sundaytimes.lk/170305/news/ruwanpura-expressway-may-go-to-china-but-major-questions-persist-231742.html>
- Wikipedia. (n.d.). *History of Sri Lanka (1948–present)*. Retrieved from www.en.wikipedia.org: [https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Sri_Lanka_\(1948–present\)](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Sri_Lanka_(1948–present))

ავტორები:

ანი კინწურაშვილი ქეთევან გელაშვილი

ავტორების მიერ გამოთქმული მოსაზრებები და კომენტარები, ეკუთვნის მხოლოდ მათ და არ ასახავს სამოქალაქო იდეას საქმიანობის მხარდამჭერი ორგანიზაციებისა და ფონდების პოზიციას. შესაბამისად, სამოქალაქო იდეა არის პასუხისმგებელი მასალის შინაარსზე.



დემოკრატიის
ვიტუალური
აკადემია

თბილისი, საქართველო

info@civiciidea.ge
info@virtualdemacademy.com