



დემოკრატია

ავტოკრატია

ანაკლიის პორტი

—

საგარეო პოლიტიკური
კურსის ცვლილების
მორიგი ნაბიჯი



„ანაკლიის პორტის კონკურსში, სამწუხაროდ ამერიკული და ევროპული კომპანიები არ შემოვიდნენ, არც არასოდეს ყოფილან და სწორადაც შვრებოდნენ. იმიტომ, რომ ანაკლიის პორტს არ აქვს არანაირი აზრი ჩინური ტვირთის გარეშე,“- ასეთი განცხადება გააკეთა 2024 წლის 29 მაისს საქართველოს პარლამენტის საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტის თავმჯდომარემ, პაატა კვიციანიძემ.

სწორედ იმავე დღეს გვაცნობა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრმა, ლევან დავითაშვილმა, რომ ანაკლიის პორტის განვითარების პროექტთან დაკავშირებით საჯარო და კერძო პარტნიორის შერჩევის კონკურსში გამარჯვებულად რამდენიმე დღეში ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი China Communication Construction Company Limited და China Harbour Investment გამოცხადდება. საყურადღებოა ის ფაქტი, რომ დღემდე კონკურსში მონაწილე კომპანიათა ვინაობა უცნობი გახლდათ, იმის მიუხედავად რომ არაერთხელ მივმართეთ განცხადებით როგორც საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, ისე სსიპ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარების სააგენტოს რაც ცალსახად მეტყველებს აღნიშნული პროცესის გაუმჭვირვალობაზე.

პროექტზე საკონსულტაციო სამუშაოებისთვის საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ, მათი განცხადებების შესაბამისად, დაიქირავა ნიდერლანდური კომპანია Maritime & Transport Business Solutions. მინისტრის განცხადებით, აღნიშნულმა კომპანიამ არა მარტო განაახლა პორტის განვითარებასთან დაკავშირებული კვლევები და შეიმუშავა ახალი მარკეტინგული სტრატეგია, არამედ, სამინისტროს წარუდგინა საჯარო და კერძო პარტნიორის შერჩევის პროცესისთვის ოპტიმალური პირობები. საქართველოს მთავრობამ Maritime & Transport Business Solutions-თან თანამშრომლობა 2022 წლის თებერვალში დაასრულა. ამავე პერიოდში სახელმწიფომ დაიქირავა დამატებით კიდევ 2 საკონსულტაციო კომპანია, როგორც სამართლებრივ საკითხებზე სამუშაოდ, ისე განზრახულობის განაცხადის შესამუშავებლად.

2023 წლის თებერვალში, საბოლოოდ პარტნიორის შესარჩევი განცხადება გამოქვეყნდა, სადაც გაირკვა რომ, ანაკლიის პორტში სახელმწიფოს წილი 51%, ხოლო პარტნიორის - 49% იქნებოდა. როგორც გაირკვა, პირველადი ინტერესი მხოლოდ ოთხმა კომპანიამ გამოხატა:

- Terminal Investment Limited (TIL)-შვეიცარულ-ლუქსემბურგული კომპანია;¹
- China Communication Construction Company Limited და China Harbour Investment-ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი;
- China Construction Sixth Engineering Bureau-ჩინური კომპანია;²
- Edgar engineering-ისრაელში დაფუძნებული კომპანია;

პირველადი განცხადების შესაბამისად, ინტერესის გამოხატვის ბოლო ვადა 2023 წლის ივნისი იყო. პირველადი შერჩევის პროცესის დასრულების შემდეგ, მეორე ეტაპზე ორი კომპანია გადავიდა:

- Terminal Investment Limited (TIL)-შვეიცარულ-ლუქსემბურგული კომპანია;
- China Communication Construction Company Limited და China Harbour Investment-ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი;

¹ TIL შვეიცარიაში სიმდიდრით მე-5 ადგილზე მყოფმა აპონტეს ოჯახმა დაარსა 2000 წელს. მოცემული კომპანია ოპერირებს ისეთ უდიდეს პორტებში, როგორცაა სინგაპურის, პუსანის, ლოს ანჯელესის, როტერდამის, ანტვერპის, ნიუ-იორკის, ნიუ ჯერსის ქალაქებში არსებული პორტები.

² მოცემული კომპანია China State Construction Engineering Group Co.-ს შვილობილია. ამ კომპანიასთან დაკავშირებული სკანდალების შესახებ, შეგიძლიათ იხილოთ, „სამოქალაქო იდეას“ China Watch-ის მე-10 ანგარიში „ CSCEC საქართველოში“.

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის განცხადებით, მხოლოდ ამ ორმა კომპანიამ შეძლო პირველადი საკვალიფიკაციო მოთხოვნების დაკმაყოფილება. თუმცა მიუხედავად ხანგრძლივი და ძვირადღირებული საკონსულტაციო მომსახურების მიღებისა, პირველადი შედეგების გამოცხადების შემდეგ საქართველოს მთავრობას ოთხი თვე დასჭირდა დეტალური წინადადებების მიღების გამოსაცხადებლად (2023 წელი დეკემბერი). ხოლო საბოლოო ვადას 2024 წლის თებერვალი განისაზღვრა. თუმცა საკონკურსო ვადას 2024 წლის [მაისამდე](#), იმ მიზეზით, რომ ორივე კომპანიამ დოკუმენტების მოსამზადებლად დამატებითი ვადა ითხოვა.

საბოლოოდ, გაირკვა რომ შესაბამის ვადაში დეტალური წინადადება მხოლოდ ჩინურ-სინგაპურულმა კონსორციუმმა China Communication Construction Company Limited და China Harbour Investment წარადგინა. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის [განცხადებით](#), Terminal Investment Limited (TIL)-ის კონკურსიდან გასვლის მიზეზი გახლავთ ის, რომ კომპანიისთვის სახელმწიფოს მხრიდან 51%-იანი ჩართულობა მისაღები არ გახლდათ და მას პროექტიდან უფრო მეტი ამონაგების მიღების მოლოდინი ჰქონდა. საინტერესოა ის ფაქტი, რომ კონკურსის პირველივე ეტაპიდან მსურველთათვის ცნობილი იყო წილების ამგვარი გადანაწილება და ეჭვს ბადაებს მოცემული კომპანიის მიერ წინადადების შემოტანა თუ მსგავსი პირობა მისთვის მიუღებელი გახლდათ. კიდევ უფრო გაურკვეველია როგორ გადავიდა ასეთი კომპანია მეორე ეტაპზე, ისე რომ თურმე პროექტის მთავარ იდეას არ იზიარებდნენ.

სადი აზრი მხოლოდ ერთ რამეს გვკარნახობს. სწორედ მსგავსი კომპანიის მეორე ეტაპზე გადაყვანას შეიძლებოდა უზრუნველყო, ხელისუფლების სხვადასხვა წარმომადგენლების მხრიდან ჯერ კიდევ 2023 წლის ზაფხულში გააკეთებული მრავლობით განცხადებების აღსრულება.

მინისტრის განმარტებით, ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმს, China Communication Construction Company Limited და China Harbour Investment ჰყავს ორი ქვეკონტრაქტორი:

- ჩინეთის გზებისა და ხიდების კორპორაცია (CRBC). საყურადღებოა ის ფაქტი, რომ მოცემული კომპანია წარმოადგენს China Communication Construction Company Limited შვილობილ კომპანიას.³
- Qingdao Port International Co-ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის ქალაქ ქინგდაოში არსებული პორტის ფუნქციონირებაზე პასუხისმგებელი კომპანია.

2024 წლის მარტში ტენდერი გამოცხადდა ანაკლიის პორტის [სამშენებლო](#) სამუშაოებთან დაკავშირებით. საინტერესოა ის ფაქტი, რომ კონკურსთან დაკავშირებით წინადადებების მიღება დაიწყო მაშინ, როცა ჯერ კიდევ სახელმწიფოს პარტნიორი არ ჰყავდა შერჩეული. მოცემულ საკითხზე საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ვთხოვეთ განემარტა გაითვალისწინეს თუ არა ამ პროცესში რაიმე ისეთი დამატებითი ღონისძიებები, დამცველი მექანიზმები, რომლებიც მათ თავიდან აარილებდა წინააღმდეგობას საპარტნიორო კონკურსში გამარჯვებულსა და სამშენებლო ტენდერში გამარჯვებულს შორის. თუმცა პასუხი არც ამაზე მიგვიღია.

³ დეტალური ინფორმაციისთვის, შეგიძლიათ იხილოთ სამოქალაქო იდეას China Watch-ის მეშვიდე [ანგარიში](#): „China Road and Bridge Corporation საქართველოში.“

ვინ არიან გამარჯვებულად გამოცხადებული ჩინური კომპანიები?

China Communications Construction Co. (CCCC) საკონტროლო პაკეტს ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის საკუთრებაში არსებული კომპანია China Communications Construction Group (CCCCG) ფლობს.

იხ. 2023 წლის მდგომარეობით China Communications Construction Co. (CCCC)-ს მეწილეთა ჩამონათვალი:

Name of Shareholder	Nature	Percentage	Number	Number of shares subject to trading restriction	Number of shares pledged or frozen
1. CCCG	State	57.64	9,374,616,604		Nil
2. HKSCC NOMINEES LIMITED	Foreign legal person	26.92	4,377,734,962		Unknown
3. China Securities Finance Corporation Limited	State-owned legal person	2.98	483,846,064		Unknown
4. Central Huijin Asset Management Ltd.	State-owned legal person	0.59	95,990,100		Unknown
5. Hong Kong Securities Clearing Company Limited	Foreign legal person	0.17	27,016,026		Unknown
6. Industrial and Commercial Bank of China Co., Ltd. – Huatai Bairui CSI 300 Trading Index Securities Investment Open-ended Fund	Unknown	0.16	26,360,300		Unknown
7. Bank of Communications Co., Ltd. – GF China Securities Infrastructure Project Index ETF	Unknown	0.16	26,321,368		Unknown
8. China Life Insurance (Group) Company – Traditional – Normal insurance product – Southbound Trading (Innovation Strategy)	Unknown	0.16	25,444,508		Unknown
9. Aeon Life Insurance Co. Ltd. – Owned Fund	Unknown	0.13	20,999,901		Unknown
10. National Social Security Fund Portfolio 503	Unknown	0.11	18,000,000		Unknown

წყარო: China Communications Construction Co. Ltd-ის [2023 წლის წლიური ანგარიში](#).

China Communications Construction Co. (CCCC) „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ერთ-ერთი აქტორია, რომელიც 2020 წლისთვის თავის შვილობილ კომპანიებთან ერთად 157 ქვეყანაში 923 აქტიურ პროექტში [იყო ჩართული](#). თუმცა, აღსანიშნავია, რომ კომპანია, მზარდ გავლენასთან ერთად, საეჭვო რეპუტაციით სარგებლობს.

2011 წელს, CCCC და მისი შვილობილი კომპანიები [აღმოჩნდნენ](#) მსოფლიო ბანკის მიერ სანქცირებულთა შორის. მსოფლიო ბანკის გადაწყვეტილება დაკავშირებული იყო CCCC-ის იმ თაღლითურ ქმედებებთან, რომლებსაც კომპანია ფილიპინებში განხორციელებულ პროექტში მიმართავდა. შედეგად, სანქცირებულ CCCC-სა და მასთან დაკავშირებულ გაერთიანებებს ჩამოერთვათ უფლება, მონაწილეობა მიეღოთ მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებულ სამშენებლო პროექტებში 2017 წლის 12 იანვრამდე. აღსანიშნავია, რომ CCCC [წარმოადგენს](#) იმ ჩინური კომპანიის (China Road and Bridge Corporation) მემკვიდრეს, რომელიც, ასევე, 2009 წელს მსოფლიო ბანკის მიერ 8 წლის ვადით იყო სანქცირებული.

მსოფლიო ბანკის სანქციები არ ყოფილა ერთადერთი შემთხვევა, როდესაც კომპანიამ მისი არაკანონიერი პოლიტიკის შედეგები იწვნია. 2020 წელს, აშშ-ს სავაჭრო დეპარტამენტმა შავ სიაში [შეიყვანა](#) 24 კომპანია, რომელთა შორისაც იყვნენ CCCC-ის შვილობილი კომპანიები. სავარაუდოდ სწორედ ეს განლდათ იმის მიზეზი, რომ 2019-2021 წლებში China Communications Construction Co. (CCCC) დატოვა ისეთმა ამერიკულმა კომპანიებმა, როგორებიცაა [BlackRock, Inc.](#), [JPMorgan Chase & Co.](#) და [The Bank of New York Mellon Corporation](#).⁴

⁴ JPMorgan Chase & Co. კომპანიის მეწილედ ფიქსირდება China Communications Construction Co. Ltd-ის [2016](#), [2017](#), [2018](#) წლის წლიურ ანგარიშებში. [2019](#) წლის წლიურ ანგარიშში ის აღარ ფიგურირებს. რაც შეეხება BlackRock-ს, ის CCCC-ის მეწილეა [2020](#) წლამდე. The Bank of New York Mellon Corporation 2018 წლიდან ჩნდება, თუმცა [2021](#) წელს ისიც ტოვებს China Communications Construction Co. Ltd-ის.

აღსანიშნავია, რომ აშშ-ს სანქციას წინ უძღოდა სახელმწიფო მდივნის, მაიკ პომპეოს **გამოსვლა**, რომელმაც აღნიშნულ ჩინურ კომპანიას და მასთან დაკავშირებულ გაერთიანებებს უწოდა სახალხო რესპუბლიკის „იარაღი“, რომლებსაც ჩინეთი „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ფარგლებში საკუთარი „ექსპანსიონისტური დღის წესრიგის დასაწესებლად“ იყენებს. CCCC-სა და მის შვილობილ კომპანიებზე დაწესებული სანქციები უმთავრესად გამოწვეული იყო იმ ფაქტით, რომ ხსენებული აქტორები სამხრეთ ჩინეთის ზღვის სადავო ტერიტორიებში ხელოვნურ კუნძულებს ქმნიდნენ და ხელს უწყობდნენ მილიტარიზაციას. ამასთან, მაიკ პომპეოს განცხადებაში **აღნიშნულია**, რომ „CCCC და მისი შვილობილი კომპანიები ჩართულნი არიან კორუფციაში, მტაცებლურ დაფინანსებაში, გარემოს განადგურებასა და სხვა ბოროტ განზრახვებში მსოფლიოს გარშემო“.

მაიკ პომპეოს გამოსვლის შემდგომ, სახელმწიფო და სავაჭრო დეპარტამენტების ოფიციალურმა პირებმა ბრიფინგზე აღნიშნეს, რომ სანქციების დაწესებაში აშშ-ს **მიზანია** „მსოფლიოს გარშემო წაახალისოს ყველა მხარე, ინსტიტუტი და მთავრობა, რომ შეაფასონ რისკები და მტაცებლურ ჩინურ სახელმწიფო კომპანიებთან ბიზნეს-გარიგებებს გადახედონ... მათ შორის, China Communications Construction Company და მის შვილობილ კომპანიებთან“.

აღსანიშნავია, რომ ანაკლიის პორტის პროექტის პოტენციურ ინვესტორებს შორის ერთ-ერთია China Harbor Engineering corp., რომელიც CCCC-ის შვილობილ კომპანიას წარმოადგენს. დამფუძნებელი კომპანიის მსგავსად, China Harbor Engineering Corp.-იც არ გამოირჩევა კარგი რეპუტაციით. კერძოდ, ხსენებული კომპანია ბანგლადეშის მთავრობამ ერთ-ერთი ოფიციალური პირის მოქრთამვის ბრალდებით შავ სიაში **შეიტანა**. გარდა ამისა, ბანგლადეშის სასამართლომ აღმოაჩინა, რომ კომპანიის მიერ მოქრთამულ პირებს შორის იყო ბანგლადეშის პრემიერ-მინისტრის ვაჟი, რომელსაც თავისუფლების აღკვეთა მიესაჯა. მსგავსად, China Harbor Engineering corp. შრი-ლანკის ჰამბანტოტას პორტის პროექტშიც კორუფციაში იყო ეჭვმიტანილი.

როგორც უკვე აღინიშნა, CCCC და მისი შვილობილი კომპანიები საერთაშორისო დონეზე სხვადასხვა სკანდალში არიან გახვეულნი. მათ შორის, აღსანიშნავია ფილიპინების, შრი-ლანკის, მალაიზიის, ბანგლადეშის, ტაილანდის, კანადის, ავსტრალიისა და კენიის შემთხვევები.

ანაკლიის პორტის პროექტის გათვალისწინებით, ყურადსაღებია, რომ გარდა ხიდებისა და რკინიგზების მშენებლობისა, კომპანია **ჩართულია** სხვადასხვა პორტის მშენებლობის პროექტებში. ამ თვალსაზრისით აღსანიშნავია შრი-ლანკის ჰამბანტოტის, პაკისტანის გუადარას, იტალიის ტრიესტისა და გენუას პორტები. აღნიშნული პროექტები კომპანიის საექვო რეპუტაციის გამო, ყოველთვის იწვევდა ადგილობრივთა კრიტიკას. მაგალითისათვის, 2020 წელს, ფილიპინების სენატის უმცირესობის ლიდერი, ფრანკლინ დრილონი საკუთარ მთავრობას **მოუწოდებდა**, რომ ჩინურ კომპანიასთან საერთაშორისო აეროპორტის მშენებლობის შესახებ მიღწეული შეთანხმება შეეწყვიტა. სენატორის მიხედვით, ისეთ კომპანიასთან თანამშრომლობა, როგორც საექვო წარსულის მქონე CCCC-ია, მიუღებელია. დრილონი არგუმენტის სახით ასახელებდა რიგი ქვეყნების, მათ შორის მალაიზიის შემთხვევას. კერძოდ, CCCC ეჭვმიტანილია მალაიზიის პრემიერ-მინისტრის ნაჯიბ რაზიკის მოქრთამვაში, რის სანაცვლოდაც კომპანიამ აღმოსავლეთ სანაპიროს სარკინიგზო პროექტის მშენებლობის **უფლება მიიღო**. საყურადღებოა, რომ კორუფციის ბრალდებების ფონზე, კომპანიის იმდროინდელმა პრეზიდენტმა, ჩენ ფენჯიანმა სიცოცხლე სუიციდით დაასრულა.

CCCC-ის საერთაშორისო სკანდალებს შორის საქართველოსთვის ერთ-ერთი საყურადღებო შემთხვევაა ტანზანიის პორტის პროექტი. 2014 წელს, ტანზანიის პორტის მმართველი ორგანოს მეთაურსა და მის მოადგილეს **ბრალი წაუყენეს** კორუფციაში. ბრალდების თანახმად, აღნიშნულმა პირებმა პორტის გაფართოების პროექტი ჩინური მხარისთვის სასურველი, გაორმაგებული ღირებულების სანაცვლოდ წარადგინეს. შედეგად, ტანზანიამ ჩინურ მხარესთან კონტრაქტი შეწყვიტა.

ჯერ კიდევ 2019 წელს, აშშ-ს სახელმწიფო მდივანი, მაიკ პომპეო **ამბობდა**, რომ პორტის პროექტს უნდა გაეზარდა **საქართველოს ურთიერთობა თავისუფალ ეკონომიკებთან და თავიდან აერიდებინა რუსეთისა და ჩინეთის ეკონომიკური ზეგავლენა**. სტრატეგიული პარტნიორის ოფიციალური პირების განცხადების ფონზე, საქართველოს ხელისუფლების წარმომადგენლები უფრო მეტად უახლოვდებიან ავტორიტარულ რეჟიმებს. მეტიც, მათი გზავნილები ემთხვევა ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის წარმომადგენლების რიტორიკას. მაგალითისათვის, 2022 წელს, საქართველოში ჩინეთის ელჩმა, ჟოუ ციენმა **აღნიშნა**, რომ შუა კორიდორის წარმატებისთვის ანაკლია მნიშვნელოვანია და საელჩო ჩინურ კომპანიებს წაახალისებს, რომ ჩაერთონ ამ პროექტში. შესაბამისად, ანაკლიის პორტთან მიმართებით ჩინეთის კომპანიის სავარაუდო გამარჯვება საქართველოს **საგარეო პოლიტიკური კურსის ცვლილების** და დასავლეთისგან დაშორების მორიგ ნიშანს წარმოადგენს.

გარდა საგარეო პოლიტიკური კურსის ცვლილებისა, ანაკლიის პორტთან მიმართებით იკვეთება მეორე პრობლემატური ასპექტი - **ეკონომიკური ინტერესები**. კერძოდ, საყურადღებოა ანაკლიის პორტის სტრატეგიული მნიშვნელობა, რასაც ხაზს უსვამს საქართველოს დასავლელი პარტნიორების განცხადებებიც. ამ თვალსაზრისით, აღსანიშნავია, აშშ-ს ყოფილი ვიცე-პრეზიდენტის, მაიკ პენსის სიტყვები. მან **აღნიშნა**, რომ ანაკლიის პორტი აშშ-საქართველოს შორის უფრო ძლიერი ორმხრივი ურთიერთობის შესაძლებლობას წარმოადგენს.

პორტის ეკონომიკური მნიშვნელობის გათვალისწინებით, საქართველოს ხელისუფლებას პროექტის პოტენციური ინვესტორის შერჩევის პროცესში უნდა გაეთვალისწინებინა პარტნიორი კომპანიის სანდოობა. სახელმწიფო ვალდებულია ჩაატაროს დეტალური კვლევა, გაითვალისწინოს და დააზღვიოს ყველა ის რისკი, რამაც შეიძლება დააზიანოს ქვეყნის ინტერესები. თუმცა, როგორც ზემოთ აღვწერეთ, რამდენიმე დღეში კონკურსში გამარჯვებულად გამოცხადდება ჩინური კომპანია, რომელიც ამა თუ იმ საერთაშორისო სამშენებლო პროექტში (მათ შორის, პორტების მშენებლობის პროექტებშიც) არაერთ საერთაშორისო სკანდალშია გახვეული.

საყურადღებოა ისიც, რომ ანაკლიის პორტი წარმოადგენს ინიციატივას, რომელმაც საქართველოს გეოსტრატეგიული მნიშვნელობა საგრძნობლად შეიძლება გაზარდოს. პორტს აქვს პოტენციალი, რომ განდეს მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული პუნქტი და სატრანსპორტო კორიდორი, რომელიც ევროპასა და ცენტრალურ აზიას დააკავშირებს. ამიტომ ასეთ სტრატეგიულ პროექტში რუსეთთან დაახლოებული ავტორიტარული ქვეყნის, ჩინეთის კომპანიის ინვესტიციების მოზიდვა უსაფრთხოების კუთხით არაერთ რისკთანაა დაკავშირებული. გრძელვადიან პერსპექტივაში ეს უკანასკნელი გაზრდის ქვეყნის ტერიტორიაზე ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის გავლენას, მათ შორის მის ხელში არსებული ეკონომიკური ბერკეტების მეშვეობით, ეს კი მნიშვნელოვან პრობლემებს შეუქმნის საქართველოს ევროატლანტიკური ინტეგრაციის გზაზე.