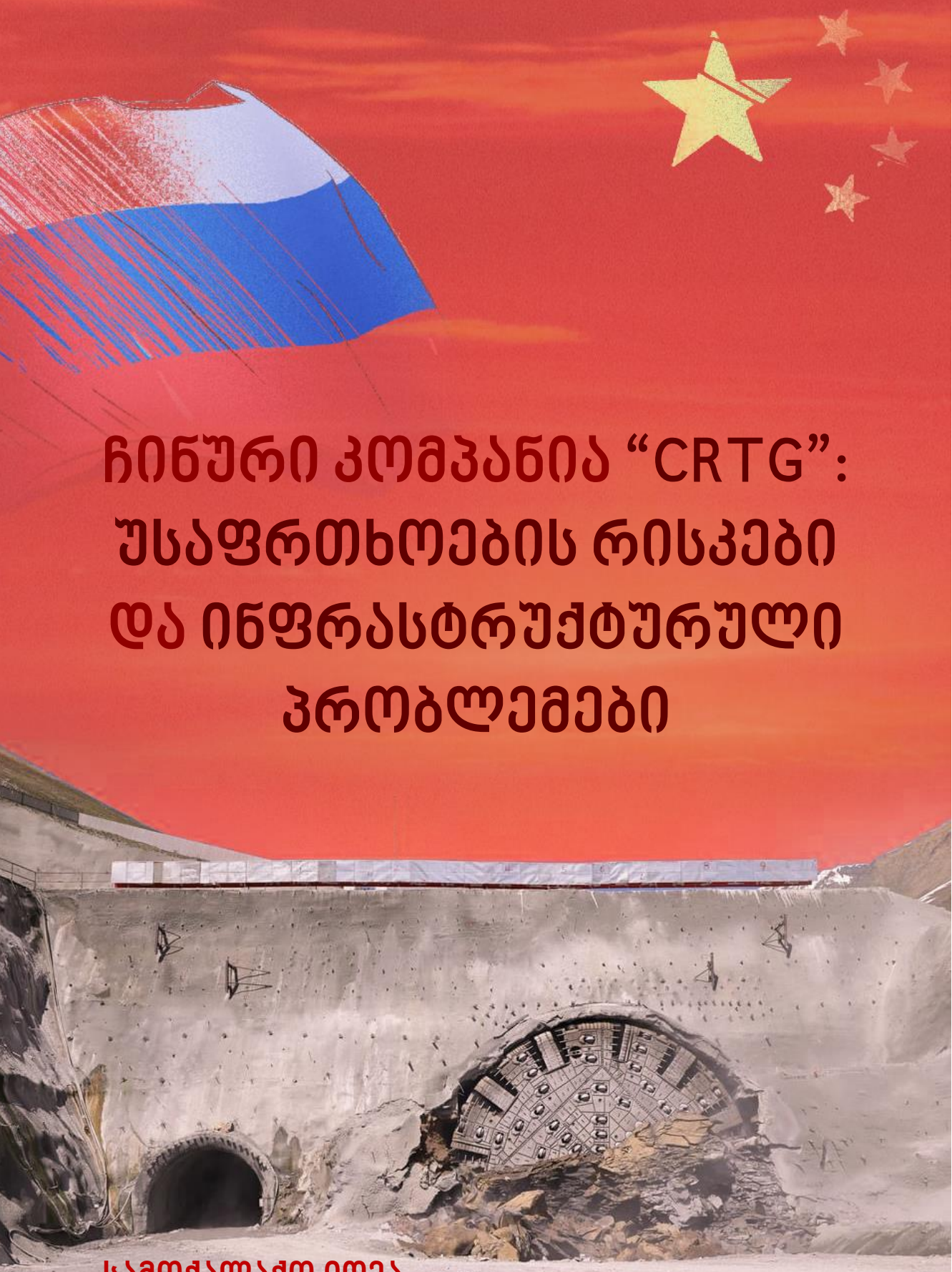


ჩინური კომპანია “CRTG”: უსაფრთხოების რისკები და ინფრასტრუქტურული პრობლემები

სამოქალაქო იდეა
2024

ავტორი:
მარიამ კასრაძე

ანგარიშში გამოთქმული მოსაზრებები, განცხადებები და კომენტარები არ ასახავს სამოქალაქო იდეას საქმიანობის მხარდამჭერი ორგანიზაციებისა და ფონდების პოზიციას. შესაბამისად, სამოქალაქო იდეა არის პასუხისმგებელი მასალის შინაარსზე.

სარჩევი

შესავალი 4

რას წარმოადგენს CRTG 5

CRTG საქართველოში 7

CRTG და მისი საქმიანობა ქვეშეთი-კობის მაგისტრალზე 11

CRTG-ის უსაფრთხოების პრობლემები ქვეშეთი-კობის გვირაბში და აქ მომხდარი ტრაგედია 2022 წელს 13

CRTG და მისი ამჟამინდელი პროექტი სტეფანწმინდა-გველეთის გზის მონაკვეთზე 15

სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთის მშენებლობასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი და უსაფრთხოების საკითხები 17

CRTG კორუფციული სკანდალები სინგაპურში: უკანონო გარიგებები და საერთაშორისო გამოძახილი 19

CRTG-ის საკამათო როლი პოლონეთის გზატკეცილის მშენებლობაში 21

თელ-ავივის მეტროს მშენებლობა: ეჭვები ირანის ბირთვულ პროგრამასთან კავშირზე 22

გარემოსდაცვითი გამოწვევები ჩინეთში: "CRG" კორპორაციისა და მისი შვილობილი კომპანიის, CRTG-ის, საქმიანობა 23

აშშ-ის თავდაცვის დეპარტამენტმა CRTG-ის დედა კომპანია შავ სიაში შეიყვანა 24

მსოფლიო ბანკი CRTG-ს თაღლითობისა და შრომითი დარღვევებისთვის სჯის 25

ფინანსური უნარიანობა და რისკის შეფასება 26

დასკვნა 28

ბიბლიოგრაფია 30

შესავალი

სამოქალაქო იდეა ყურადღებით აკვირდება საქართველოში მოქმედი ყველა კომპანიის საქმიანობას რომელიც დაკავშირებულია ჩინეთის სახალხო რეს-პუბლიკასთან. ორგანიზაცია 7 წელია იკვლევს საქართველოში მათი საქმიანობის რისკებს, მათ შორის კორუფციის, გარემოზე ზეგავლენის, შრომითი უფლებების დარღვევის და უსაფრთხოების რისკებს. წინამდებარე ანგარიში იკვლევს და აანალიზებს ქართული ინფრასტრუქტურის ბაზარზე არც თუ ისე დიდი ხნის წინ გამოჩენილი ჩინური სამშენებლო კომპანიის **„China Railway Tunnel Group Co., Ltd." (CRTG)** საქმიანობას და მასთან დაკავშირებულ უსაფრთხოების რისკებს.

2024 წლის მარტში საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა რუსეთის საზღვართან ავტომაგისტრალის მშენებლობის კონტრაქტი ჩინურ კომპანიას **„China Railway Tunnel Group Co., Ltd." (CRTG)** გადასცა. ეს კომპანია ქვეყნის ინფრასტრუქტურის სექტორში ახალი მოთამაშეა. CRTG-მ პროექტი კონკურენციის გარეშე მოიპოვა, რამაც სერიოზული კითხვები გააჩინა **სატენდერო პროცესის გამჭვირვალობის** თაობაზე. იმავდროულად, თავისთავად **ის ფაქტი რომ ტენდერი უკონკურენტოდ ჩატარდა საუკეთესოდ აჩვენებს, რომ საქართველოს ხელისუფლების მიერ წლების განმავლობაში კანონდარღვევებით და სრულიად გაუმჭვირვალე პროცედურით, ჩინური კომპანიების გარდა ყველა კონკურენტის ჩახსნამ და ჩამოცილებამ შედეგი გამოიღო. საქართველოს მთავრობის მიერ გამოცხადებულ ინფრასტრუქტურულ ტენდერებში უკვე აღარავინ მონაწილეობს, ვინაიდან შედეგები წინასწარ ცნობილია.**

რას წარმოადგენს CRTG

中铁隧道局集团有限公司
CHINA RAILWAY TUNNEL GROUP CO., LTD.

CRTG 1984 წელს დაფუძნებული მსხვილი საწარმოა, რომელიც ჩინეთში გვირაბების გაჭრა-მშენებლობასა და მიწისქვეშა სამუშაოებს ახორციელებს[1]. კომპანიის წლიური ბრუნვა 5.5 მილიარდ აშშ დოლარს შეადგენს. CRTG-ს მიერ აშენებული გვირაბების საერთო სიგრძე დღეის მდგომარეობით 5000 კმ-ზე მეტს შეადგენს. კომპანიას განხორციელებული აქვს ისეთი საერთაშორისო პროექტებიც, როგორიცაა: უზბეკეთში არგენი-პაპის სარკინიგზო ხაზი და შარგუნის ქვანახშირის მოპოვებისა და გადამუშავების ტექნოლოგიის რენოვაციის პროექტი, ასევე მალაიზიაში კუალალუმპურის მეტროპოლიტენის პროექტი.

CRTG-ის სხვადასხვა საერთაშორისო ინფრასტრუქტურული პროექტები ბევრჯერ გახდა სკანდალებისა და გაუგებრობების მიზეზი. საერთაშორისო მედია გამოცემებისა და ორგანიზაციების ვებგვერდებზე მრავლად იძებნება ისტორიები დარღვევებისა და მართვა-მენეჯმენტთან დაკავშირებული პრობლემების შესახებ. (იხილეთ კომპანიის სახელთან დაკავშირეული სკანდალების თაიმლაინი)

ბევრი სხვადასხვა მიზეზით, **CRTG** საერთაშორისო ინსტიტუტებისა და მთავრობების მუდმივი მკაცრი ზედამხედველობის ქვეშ არის.

2020 წლის დეკემბერში, აშშ-ის თავდაცვის დეპარტამენტმა CRTG „შავ სიაში" შეიყვანა **ჩინეთის სამხედრო სტრუქტურებთან მჭიდრო კავშირების** გამო.

2019 წელს, მსოფლიო ბანკმა კომპანიას სანქციები დაუწესა საერთაშორისო პროექტებში **თაღლითური საქმიანობისა და შრომითი უფლებების დარღვევის** გამო.

წინამდებარე პუბლიკაცია მიმოიხილავს CRTG-ის ამ და სხვა საკამათო ქმედებებს და ამ მოვლენების შედეგებს.

[1] China Railway Tunnel Group Co., Ltd., "About CRTG," CRTG Official Website, accessed October 4, 2024, https://www.crtg.cn/.

სკანდალების თაიმლაინი

გთავაზობთ მხოლოდ ბოლო 5 წლის განმავლობაში გამოვლენილ შემთხვევებს:

2019 წელი

- კორუფციის მასშტაბური ბრალდებები **სინგაპურში**. კომპანიის მაღალჩინოსნის მიერ **აზარტული თამაშებით დაგროვებული ვალების კომპანიის ბიუჯეტით დაფარვა** და უცხოელი თანამდებობის პირების მოსყიდვა, რისთვისაც **კომპანიის წარმომადგენლები გაასამართლეს.**

- მსოფლიო ბანკმა CRTG-ს სანქციები დაუწესა **თაღლითობისა** და **შრომითი უფლებების დარღვევის** გამო.

- ასევე, **20 თვით აეკრძალათ ზამბიასა** და **კენიაში** პროექტებში მონაწილეობა **უსაფრთხოების ნორმებისა და სამართლებრივი პრაქტიკის დარღვევის** გამო.

2020 წელი

- **პოლონეთში** CRTG სარკინიგზო პროექტებთან დაკავშირებით კორუფციაში დაადანაშაულეს, რამაც პროექტების შეფერხება და სამართლებრივი დავები გამოიწვია.

- CRTG-ის სათაო კომპანია „CRCC" **აშშ-ის** თავდაცვის დეპარტამენტის **„შავ სიაში"** მოხვდა.

2022 წელი

- თავად **ჩინეთში** CRTG-ს **გარემოსდაცვითი** დარღვევებისთვის 1,6 მილიონი იუანის ოდენობის ჯარიმის გადახდა დაეკისრა.

2022-2023 წლები

- **ისრაელში** თელ-ავივის მეტროს რესტავრაციისას CRTG-ის მიერ უსაფრთხოების ნორმების დარღვევისა და **ირანის ბირთვულ პროგრამაზე პასუხისმგებელ კომპანიასთან თანამშრომლობის გამო**, ისრაელის ხელისუფლებამ იგი სამთავრობო **„შავ სიაში"** შეიყვანა.

2023-2024 წლები

- **საქართველოში** მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის ავტომაგისტრალის სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთზე გამოვლინდა გარემოსდაცვითი დარღვევები და უსაფრთხოების პრობლემები.

CRTG საქართველოში

CRTG ქართულ ბაზარზე პირველად 2018 წელს გამოჩნდა, როდესაც ინფრასტრუქტურული პროექტების განსახორციელებლად გამოცხადებულ ტენდერში მიიღო მონაწილეობა.

ტენდერი ეხებოდა რიკოთის გზის შემადგენელი ჩუმათელეთი-ხევის მონაკვეთის მშენებლობას და მასში CRTG **დამარცხდა.** მის ნაცვლად, გაიმარჯვებულად სხვა ჩინური კომპანია - "China State Construction Engineering Corporation Limited" გამოვლინდა.

თუმცა 2022 წელს, CRTG **ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფნის** მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტის ფარგლებში ქვეშეთი-კობის მონაკვეთზე[2] დაგეგმილი მრავალი გვირაბიდან ერთ-ერთის (იხ. ფოტო *) მშენებლობაში ჩაერთო.

** ქვეშეთი-კობის გზაზე იმ 9-კილომეტრიანი გვირაბის წინასწარი გეგმიური ესკიზი. მოცემული გვირაბის გაჭრა 2024 წლის აპრილში დასრულდა.*

[2] Roads Department of Georgia, "Gallery," accessed October 11, 2024, http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=gallery&func=menu&uid=1536737916&type=2.

ქვეშეთი-კობის 23-კილომეტრიან გზაზე CRTG-ის **როლი მხოლოდ ერთი 9-კილომეტრიანი გვირაბის** მშენებლობით შემოიფარგლებოდა, თუმცა ეს გვირაბი თავისი სიგანით **მსოფლიო მასშტაბით უდიდესი დიამეტრის მქონე გვირაბების ჩამონათვალში შევიდა“,** - აცხადებენ გზების დეპარტამენტში. ქვეშეთი-კობის გზა ჯერ კიდევ 2019 წლიდან აწყდებოდა რიგ წინააღმდეგობებსა და არაერთგვაროვან განწყობებს სამოქალაქო საზოგადოებისა და ექსპერტების მხრიდან.[3] გზასთან დაკავშირებულ უსაფრთხოების რისკებსა და რუსეთის ინტერესების შესახებ ქვემოთ უფრო დაწვრილებით წაიკითხავთ.

უკვე ორი წლის შემდეგ, 2024 წელს კომპანიამ უფრო მასშტაბური კონტრაქტი მიიღო **სტეფანწმინდა-ლარსის ავტომაგისტრალის პროექტში,** რაც მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გახლავთ საქართველოს ინფრასტრუქტურულ სექტორში მისი პოზიციების გასამყარებლად.

CRTG გახლავთ კომპანიის **„China Railway Engineering Corporation“** შვილობილი[4] და, შესაბამისად, ჩინეთსა და მის პარტნიორ ქვეყნებში მნიშვნელოვანი სახელმწიფო სუბსიდიებით სარგებლობს[5]. კომპანიის წილის მნიშვნელოვანი უმეტესობა ჩინეთის მთავრობის მფლობელობაშია, რაც დასტურდება იმით, რომ იგი რეგისტრირებულია სახელმწიფო საწარმოთა სიაში (SOE) შანხაის საფონდო ბირჟაზე, სადაც ჩინეთის მთავრობა პირდაპირი და არაპირდაპირი წილების მეშვეობით აკონტროლებს მის უმეტეს ნაწილს.

სწორედ ეს გარემოება მას საშუალებას აძლევს, რომ ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე, სხვა მოთამაშეებთან შედარებით, დაბალი ფასი შესთავაზოს სხვადასხვა ქვეყნების მთავრობებსა და საჯარო უწყებებს და ნაკლებკონკურენტული გახადოს ნებისმიერი სხვა მოთამაშე.

ზოგადად, განვითარებადი ქვეყნების ეკონომიკურ სტაბილურობას მნიშვნელოვნად აფერხებს შემდეგი ორი ფაქტორის კომბინაცია:

---

[3] Green Alternative. 2019. "Green Alternative and Giga Chokheli Request the Cancellation of the Construction Permit for the Kvesheti-Kobi Section of the Zhinvali-Larsi Road." https://greenalt.org/disputes_complaints/moed_kvesheti-kobi_construction_permit/

[4] **China Railway Group Limited**, accessed, https://www.crecg.com/zgztywz/10198608/index.html.

[5] Fitch Ratings, "China Railway Group Limited," Fitch Ratings, published June 5, 2024, https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/china-railway-group-limited-05-06-2024

- ტენდერებში/კონკურსებში იაფი შეთავაზებებით მანიპულაცია, და
- ინვესტორის დამოკიდებულება ჩინეთის რესპუბლიკის სახელმწიფო დაფინანსებაზე.

მოცემულ ტენდენციას მრავალი სხვა ქვეყნის მაგალითი ცხადყოფს. მაგალითად, შემთხვევის ანალიზის სახით, **გავიხსენოთ მონტენეგროს ბარ-ბოლჯარეს** ავტომაგისტრალის მშენებლობის გახმაურებული პროექტი[6], რომლის ტენდერშიც ზუსტად CRTG-ს მსგავსმა[7] ჩინურმა კომპანიამ, **China Road and Bridge Corporation**-მა (იხილეთ „სამოქალაქო იდეას“ გამოცემა **„China Watch #7“**)[8] დაბალი ფასის შეთავაზების შედეგად გაიმარჯვა. პროექტი განხორციელდა ჩინეთის სახელმწიფოს მფლობელობაში მყოფი Exim ბანკის სესხით, რომელსაც თან ახლდა მაღალი საპროცენტო განაკვეთები. შედეგად, მივიღეთ კარგად ნაცნობი **„ვალის მახის“** შემთხვევა. პროექტმა, რომელიც ჩაფიქრებული იყო როგორც ქვეყნის ეკონომიკის გაძლიერებისა და აღმავლობის მაგალითი, სინამდვილეში, მონტენეგრო დამღუპველ, თითქმის დაუძლეველ ვალსა და უმძიმეს ფინანსურ მდგომარეობაში ჩააგდო. ამ სესხის გადახდა მონტენეგროს მთავრობას საკუთარი წლიური ბიუჯეტის მესამედზე მეტი უჯდებოდა.

აშშ-ის სახელმწიფო დეპარტამენტის 2023 წლის ანგარიშის თანახმად, ამ ინციდენტის შედეგად მონტენეგროს სახელმწიფო ვალმა მშპ-სთან მიმართებაში რეგიონში ერთ-ერთ უმაღლეს მაჩვენებელს მიაღწია. მართალია, ევროკავშირისა და აშშ-ის ბანკების დახმარებით ვალის რესტრუქტურიზაცია მოხერხდა, თუმცა ეს ვალდებულებები დღემდე გამოწვევას უქმნის მონტენეგროს ეკონომიკურ სტაბილურობას.

ამას გარდა, მონტენეგროს ხელისუფლებამ ამ მაგისტრალთან დაკავშირებული თითქმის ყველა დოკუმენტი გაასაიდუმლოა. ღიად მხოლოდ 2014 წლის ჩინეთის Exim ბანკთან დადებული სასესხო ხელშეკრულება დატოვა. ექსპერტთა აზრით, ასეთი გასაიდუმლოება სავარაუდოდ ჩინურ

---

[6] Brelie, Hans von der. "The Billion-Dollar Motorway Leading Montenegro to Nowhere." *Euronews*, 7 May 2021, updated 28 May 2021, www.euronews.com/2021/05/07/the-billion-dollar-motorway-leading-montenegro-to-nowhere.

[7] *ასევე China Railway Group Limited-ის შვილობილი კომპანია და „სარტყელი და გზა ინიციატივის“ მონაწილე, ისევე, როგორც CRTG.*

[8] *China Road and Bridge Corporation in Georgia*, Civic IDEA's China Watch Report N7 (September 29, 2021) https://civicidea.ge/en/3306-2/3306/

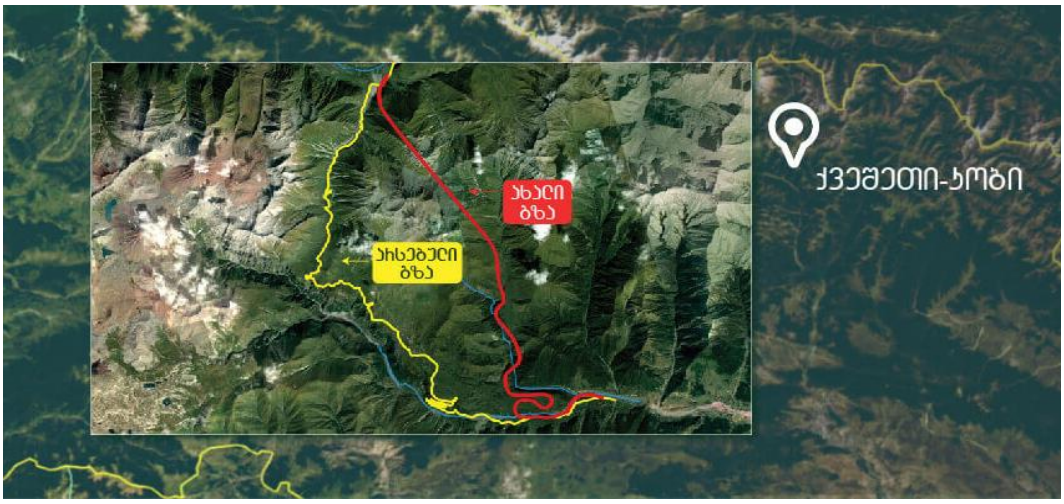
კონტრაქტებში არსებული პირობებითაა განპირობებული, რომლებიც მონტენეგროს უზღუდავს როგორც ვალის გადახედვის, ისე ფინანსური რისკების საჯაროდ განხილვის შესაძლებლობას - რაც, საბოლოო ჯამში, საზოგადოების ინტერესებს მნიშვნელოვნად აზარალებს.

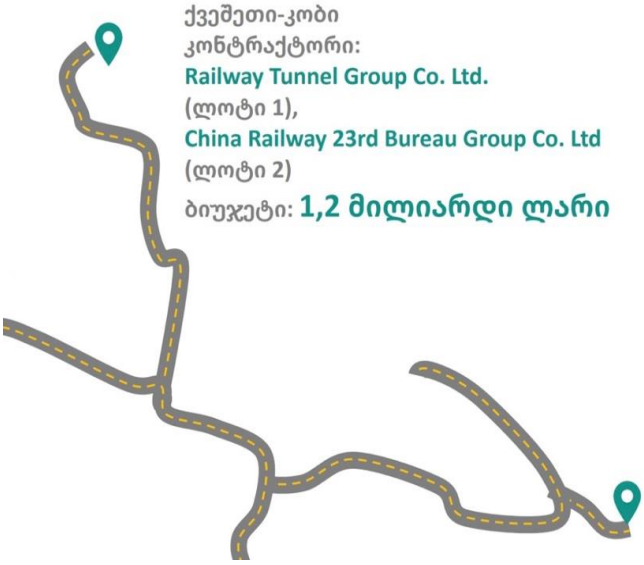
ქვემეთი-კობის სადავო, პოპულარული 2 ზოლიანი <u>პროექტი</u> და **სტეფანწმინდა-გველეთის <u>მაგისტრალი</u>** ერთმანეთს ებმის და ორივე მათგანი უფრო მასშტაბური და სტრატეგიული მნიშვნელობის**, ჩრდილოეთ-სამხრეთ სატრანზიტო დერეფნის ნაწილია, რომელიც საქართველოს რუსეთთან აკავშირებს**.

კომპანია CRTG ორივე პროექტში ჩართულია. მის საქმიანობას ორივე შემთხვევაში თან სდევს როგორც ეთიკური, ისე იურიდიული და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სერიოზული ხარვეზები.

CRTG და მისი საქმიანობა ქვეშეთი-კობის მაგისტრალზე

ქვეშეთი-კობის 23 კმ-იანი მაგისტრალური გზის სამშენებლო სამუშაოები 2019 წლის ბოლოს დაიწყო და, დათქმისამებრ, უნდა დასრულებულიყო 2023 წელს, თუმცა, გზის მშენებლობა ჯერ კიდევ აქტიურად მიმდინარეობს. თუმცა ამ პროექტში CRTG-მ საქმიანობა **უკვე დაასრულა.**

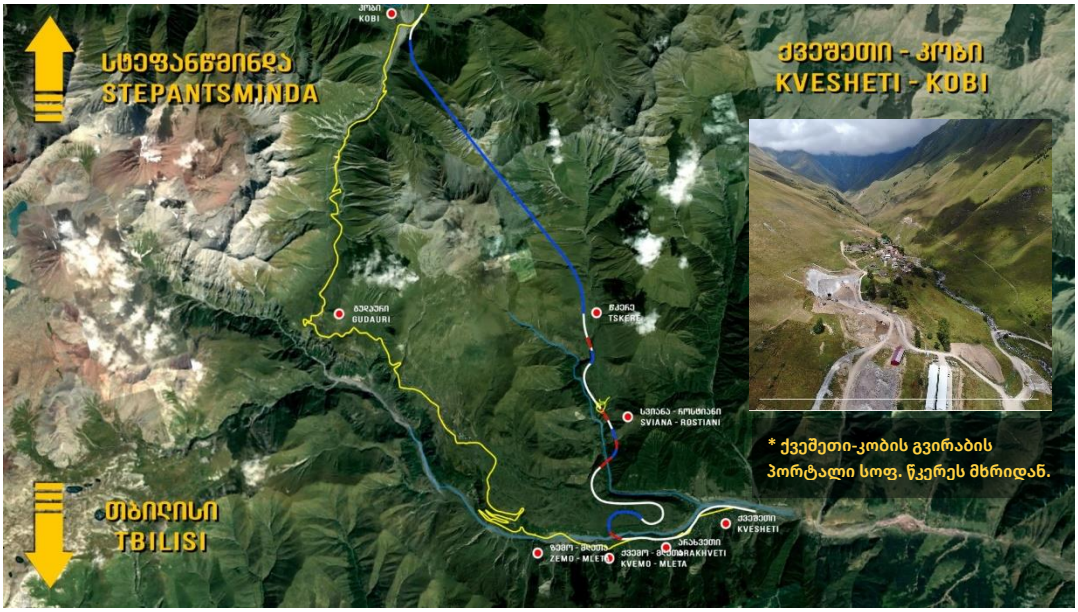




კომპანია, როგორც შესავალში უკვე ვახსენეთ, მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე განიერი, 9 კმ-იანი გვირაბის გაჭრაზე იყო პასუხისმგებელი. გვირაბი დღეს უკვე გაჭრილია, ხოლო, ქვეშეთი-კობის გზის დარჩენილი ნაწილი, ნაგებობები და ხიდები (მე-2 ლოტის ფარგლებში) სხვა ჩინურ კომპანიას: „**China Railway 23rd Bureau Group Co. Ltd**“ „გადააბარა“**.**

„ქვეშეთი-კობის გზის პროექტი **პირველი იყო ჩრდილოეთ-სამხრეთ სატრანსპორტო დერეფნის** დაგეგმილ გაუმჯობესებათა ნუსხაში“, – აღნიშნულია ADB-ს მიერ გავრცელებულ განცხადებაში.

ქვეშეთი-კობის გზა, როგორც ყოფილი პრემიერ მინისტრი, მამუკა ბახტაძე იუწყებოდა[9], ყველაზე რთული საინჟინრო ნაგებობაა ევროპაში. იგი მართლაც გადის რთულ გეოგრაფიულ მარშრუტზე და ზამთრის პერიოდში ხასიათდება განსაკუთრებული დიდთოვლობით. გზა მიჰყვება თეთრი არაგვის კალაპოტს 7 კმ სიგრძის მონაკვეთზე. გაივლის სოფელ **არახვეთს, ქვემო მლეთასთან** იწყება სერპანტინი. გზა კვეთს **გუდაურს,** გადადის **ჯვრის უღელტეხილს** და მთავრდება **სოფ.კობთან**. პროექტის ზემოქმედების ზონაში ხვდება **9 სოფელი** *(იხ. ფოტო ქვემოთ).*



ზოგადად, ჩრდილოეთ-სამხრეთ დერეფანი და მისი ქვეშეთის ნაწილი საკამათო საკითხია და მის მიმართ ექსპერტები ამბივალენტურად არიან განწყობილი. **„რა თქმა უნდა, დღეს ეს პროექტი საქართველოსთვის უფრო მეტი სამხედრო და გეოპოლიტიკური რისკების შემცველია, ვიდრე კომერციულად, ეკონომიკურად თუ ფინანსურად მომგებიანი “,** - მიაჩნია უშიშროების საბჭოს მდივნის ყოფილ მოადგილეს, ვანო მაჭავარიანს.

„ცხადია, მთავრობის მიერ დაანონსებულ პროექტზე მიბმულია ეკონომიკური ინტერესებიც. ამ გზით სარგებლობს ბევრი კომერციული ორგანიზაცია, რომლებსაც ტვირთები გადააქვთ რუსეთიდან სომხეთში და შემდეგ, შესაძლოა, სომხეთიდან, რეექსპორტის სახით, ტვირთების

[9] [9] ჯიმშერ რეხვიაშვილი, “„ახალი როკის გვირაბი“ თუ უსაფუძვლო შიშები?,” **Radio Tavisupleba**, August 15, 2019, https://www.radiotavisupleba.ge/a/ახალი-როკის-გვირაბი-თუ-უსაფუძვლო-შიშები/30111548.html.

ნაწილი ბრუნდება საქართველოში. ასევე ამ გზას უკავშირდება სამხედრო ტვირთების გადაზიდვის ინტერესი, რადგანაც სწორედ ამ გზის გავლით მარაგდება გიუმრის რუსული სამხედრო ბაზაც“, - ამბობს ეკონომისტი გია ჯანდიერი, რომლის თქმითაც, აღნიშნული გზის გამართული მუშაობით ყველაზე მეტად დაინტერესებული არიან სომხეთი და რუსეთი.

დერეფნის შესახებ გეოპოლიტიკური და ეკონომიკური ანალიზის შესახებ კი, უფრო ვრცლად, შეგიძლიათ, „მთის ამბების“ ბლოგში[10] წაიკითხოთ.

CRTG-ის უსაფრთხოების პრობლემები ქვეშეთი-კობის გვირაბში და აქ მომხდარი ტრაგედია 2022 წელს

ქვეშეთი-კობის მონაკვეთზე მიმდინარე სამუშაოებს მნიშვნელოვან წინააღმდეგობას[11] უწევდა ადგილობრივი მოსახლეობაც. მათ აშფოთებდათ კულტურული მემკვიდრეობის შესაძლო დაზიანება. პროექტს ასევე ეწინააღმდეგებოდნენ არასამთავრობო ორგანიზაციები, მათ შორის, მაგალითად, “საქართველოს ახალგაზრდა იურისტთა ასოციაცია”, რადგან მშენებლობა ზიანს აყენებდა **ხადის ხეობას** - ადგილს, რომელიც ცნობილია თავისი ისტორიული, კულტურული და ეკოლოგიური მნიშვნელობით.

**ქვეშეთი-კობის 9-კილომეტრიანი გვირაბი, რომლის გაჭრაც 2024 წლის 29 აპრილს დასრულდა.*

[10] "ქვეშეთი-კობის მაგისტრალი - რუსული საფრთხე თუ სარგებელი საქართველოსთვის?" *მთის ამბები*, August 16, 2019, 16:26, hits 24782. https://mtisambebi.ge/news/people/item/1037

[11] Radio Free Europe "საქართველო, ჩინური კომპანიების გავლენა და მშენებლობა," Radio Free Europe/Radio Liberty, published June 2, 2020, https://www.radiotavisupleba.ge/a/30716497.html

ქვეშეთი-კობის პროექტი საქართველოში ერთ-ერთი ყველაზე საკამათო ინფრასტრუქტურული წამოწყება გახდა. ადგილობრივი მოსახლეობა და გარემოსდამცველები მუდმივად მოითხოვდნენ[12] მშენებლობის შეჩერებას. გარდა იმისა, რომ ეს ყოველივე ნათლად მიუთითებს იმაზე, რომ პროექტი ჩანასახშივე პრობლემატური იყო, სწორედ ამ დაძაბულობას დაემთხვა ტრაგიკული ინციდენტი CRTG-ის მიერ მშენებარე გვირაბში.

2022 წლის ივნისში კომპანია CRTG საავარიო გვირაბ #5-ში აწარმოებდა ასაფეთქებელ სამუშაოებს. ცოტა ხნის შემდეგ, გვირაბის პირის მახლობლად მოულოდნელად გამოიფრქვა გაზი. მუშებმა მაშინვე იგრძნეს დისკომფორტი და სუნთქვის გაძნელება და სწრაფი რეაგირების ჯგუფს ევაკუაცია მოსთხოვეს. ოთხი მუშის ევაკუაცია უსაფრთხოდ მოხერხდა, ერთის გამოყვანა კი, დამატებით რისკებთან იყო დაკავშირებული ჟანგბადის მაღალი დეფიციტისა და CO2-ის კონცენტრაციის გამო. ამან ხელი შეუშალა მის ევაკუაციას[13]. საუბედუროდ, როდესაც საავარიო სამსახურის თანამშრომლები მივიდნენ ადგილზე CRTG-ის თანამშრომელი უკვე გარდაცვლილი დახვდათ აფეთქების გამო CO2-ის დაგროვების შედეგად. ასევე დაშავდა ორი თანამშრომელი და ისინი საავადმყოფოში გადაიყვანეს.[14]

2022 წლის ივნისში მომხდარმა ტრაგიკულმა შემთხვევამ ნათლად წარმოაჩინა პროექტთან დაკავშირებული უსაფრთხოების პრობლემები. აზიის განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ანგარიშში, რომელიც წინ უსწრებდა ამ ტრაგიკულ შემთხვევას, ნათქვამია: „სამშენებლო მოედანზე უსაფრთხოების ყოველდღიური ინსპექტირებას შრომის და გარემოს უსაფრთხოების დაცვის წარმომადგენლები ახდენენ“, აგრეთვე „კონტრაქტორები მუშებს უზრუნველყოფენ პერსონალური დამცავი აღჭურვილობით, თუმცა **არ არსებობს კონტროლი ამ აღჭურვილობის გამოყენებაზე**“. გარდა ამისა, ანგარიშში მითითებულია, რომ გვირაბი #1-ის გასასვლელ პორტალთან ტარდებოდა ჰაერის მონიტორინგი ტოქსიკური გაზების არსებობაზე, თუმცა არ არის ნახსენები, რომ, მსგავსი ღონისძიება გვირაბ #5-საც შეეხებოდა. შესაბამისად, აღნიშნული შემთხვევა მეტყველ-

[12] გადავარჩინოთ უნიკალური ხადის ხეობა” — ქვეშეთი-კობის გზის თემაზე პეტიცია ვრცელდება, **Radio Tavisupleba**, July 9, 2020. https://www.radiotavisupleba.ge/a/30716497.html.

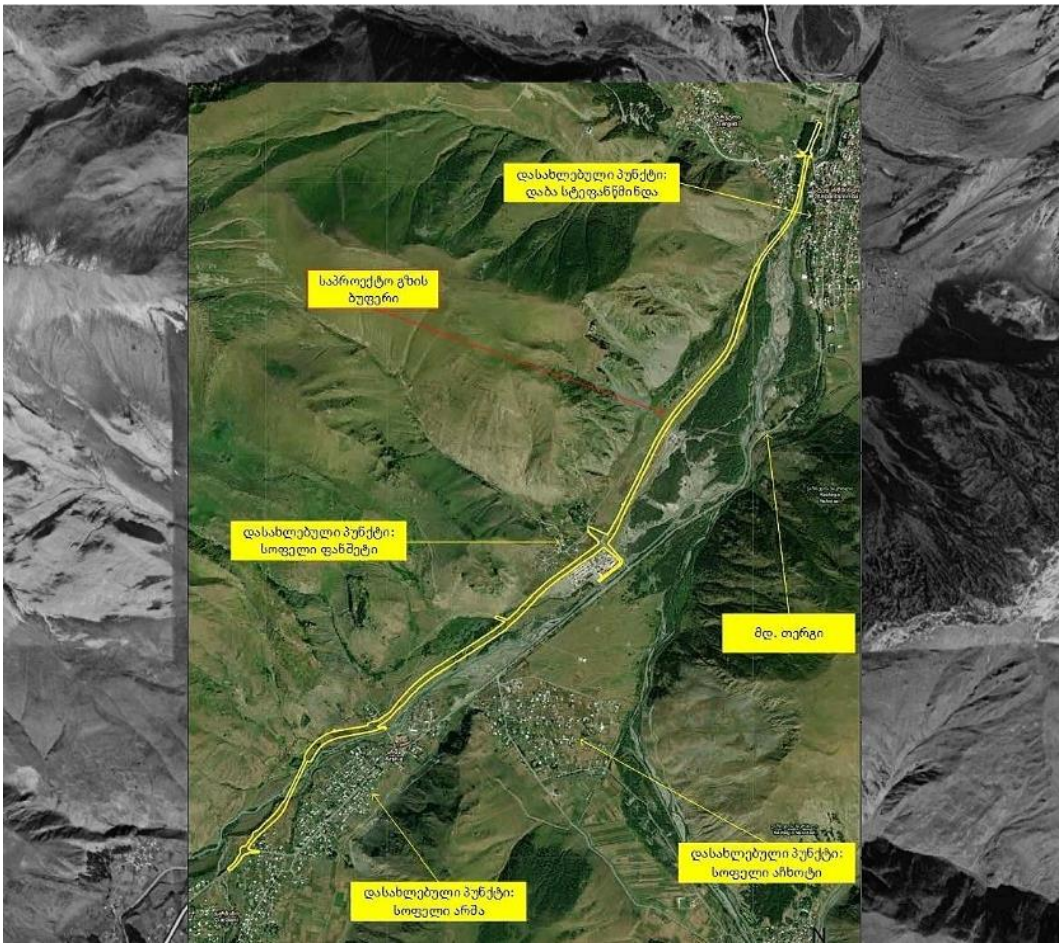
[13] Asian Development Bank, "Environmental Management Report for the Project 51257-001," Asian Development Bank, accessed October 4, 2024, https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/51257/51257-001-emr-en_11.pdfpdf

[14] Civic Idea, "გარემოს მონიტორინგის ანგარიშები," Civic Idea, published September 2024, https://civicidea.ge/wp-content/uploads

ებს **კონტრაქტორის მიერ მიღებული უსაფრთხოების და მონიტორინგის არასაკმარისი ზომებისა და სოციალური და გარემოსდაცვითი პასუხის-მგებლობის აშკარა ნაკლებობაზე**, რამაც გამოიწვია მნიშვნელოვანი ხარვეზები და ფატალური შემთხვევა.

CRTG და მისი ამჟამინდელი პროექტი **სტეფანწმინდა-გველეთის გზის** მონაკვეთზე

ამჟამად CRTG სტეფანწმინდა-ლარსის მაგისტრალის ერთ-ერთ მონაკ-ვეთზე - **სტეფანწმინდა-გველეთის 4.5-კილომეტრიანი გზაზე მუშაობს** (იხ. ფოტო*).



მოცემული პროექტის[15] მიზანი საქართველო-რუსეთის დამაკავშირებელი მთავარი გზის **- მცხეთა-სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო მარშრუტის** - გაუმჯობესებაა[16]. ცნობისათვის, რუსეთის საზღვართან ახალი მაგისტრალის ასაშენებლად სახელმწიფო შესყიდვა საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა **2024 წლის მარტში** გამოაცხადა.

პროექტის განხორციელება უდიდეს გამოწვევებთანაა დაკავშირებული როგორც ტექნიკურად, ისე უსაფრთხოების თვალსაზრისით. ეს რთული მონაკვეთი **არშა-სტეფანწმინდის** შემოვლით გზას მიუყვება და მდინარე თერგის მარცხენა სანაპიროზე გადის. მშენებლები აქ უმძიმეს პირობებში მუშაობენ - გზა მთებით შემოსაზღვრულ უხეშ რელიეფზე გადადის და ვიწრო ხეობაში მიემართება.

სტეფანწმინდა-გველეთის პროექტზე პირველი ტენდერი 2022 წლის ივნისში გამოცხადდა და მასში ხუთი კომპანია მონაწილეობდა[17]. ესენი იყვნენ:

- Hunan Road & Bridge Construction Group Company Ltd. - 377,391,902 GEL
- Guizhou Highway Engineering Group Co., Ltd. - 299,686,603 GEL
- China Communications Construction Company Limited - 235,012,894 GEL
- China Railway Tunnel Group Co., Ltd. - 233,688,688 GEL
- China Railway 23rd Bureau Group - 224,919,507 GEL

გამოცხადებულ ტენდერში, რომლის სავარაუდო ღირებულება 245,886 მილიონი ლარი იყო, CRTG-მ კონკურენტული წინადადება - 233,688,688 ლარი წარადგინა. თუმცა, ხანგრძლივი განხილვის შემდეგ, საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ხუთივე დაინტერესებული კომპანია უარით გაისტუმრა, რაიმე კონკრეტული მიზეზების დასახელების გარეშე.

[15] Georgian Roads Department, "Tenders," Georgian Roads Department Official Website, accessed October 4, 2024, http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=tenders&func=menu&uid=1711004350.
[16] Business Research Group (BRG), "საქართველოს რუსეთით დაემარკება," Business Research Group Official Website, accessed October 4, 2024, https://brg.ge/%e1%83%a1%
[17] BMG, "სტეფანწმინდა-ლარსის მაგისტრალის მშენებლობას ჩინური კომპანია საკვთმციფოს 212 მილიონადstavazobs," BMG Official Website, accessed October 4, 2024, https://bm.ge/news/stefantsminda-larsis-magistralis-mshenebloba

ამ მოულოდნელი გადაწყვეტილების შემდეგ, 2024 წლის მაისში გამოცხადდა მეორე ტენდერი. საინტერესოა, რომ ამჯერად მხოლოდ ერთი კომპანია - **China Railway Tunnel Group Co** დაინტერესდა.[18] ამჯერად, მათ 212,548,390 ლარის ტოლფასი შეთავაზება წარადგინეს, რაც პირველი ტენდერის ღირებულებაზე დაახლოებით 33 მილიონი ლარით ნაკლებია. საბოლოოდ, სწორედ ამ შეთავაზებამ გაიმარჯვა, თუმცა, დღემდე უცნობია, თუ რატომ უარყო დეპარტამენტმა ყველა წინადადება პირველივე ჯერზე, ან - რა ფაქტორებმა განაპირობა მეორე ტენდერის უკონკურენტობა და მხოლოდ ერთი მონაწილის არსებობა.

სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის პროექტის შესახებ საავტომობილო გზების დეპარტამენტი იუწყება, რომ ის ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფნის მთავარი „არტერია“ იქნება. პროექტის მასშტაბურობას ხაზს უსვამს ის გარემოება, რომ ის **ქვეშეთი-კობის** მონაკვეთს უერთდება. პროექტი პოლიტიკურად მაღალი რისკების შემცველი და სახიფათოა, ვინაიდან **საქართველო ისედაც შეზღუდულ რესურსებს აღმოსავლეთისა და დასავლეთის დამაკავშირებელი ინფრასტრუქტურის გამართვაზე უნდა ხარჯავდეს, ხოლო, აღნიშნული პროექტი გრძელვადიან პერსპექტივაში ორი სანქცირებული ქვეყნის დაკავშირებას შეუწყობს ხელს (საუბარია ირანსა და რუსეთზე)**.

სტეფანწმინდა–გველეთის მონაკვეთის მშენებლობასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი და უსაფრთხოების საკითხები

სტეფანწმინდა-გველეთის საგზაო მონაკვეთის პროექტი გასულ წელს კრიტიკის ქარცეცხლში მოექცა. 2023 წლის 27 ივნისს, ქართულმა არასამთავრობო ორგანიზაცია „მწვანე ალტერნატივამ“ საგანგებო განცხადება[19] გაავრცელა, რომელიც ხაზს უსვამდა პროექტთან დაკავშირებულ ეკოლოგიურ და უსაფრთხოების პრობლემებს. ორგანიზაციამ ოფიციალური

[18] BMG, "სტეფანწმინდა-ლარსის მაგისტრალის მშენებლობას ჩინური კომპანია საკვთმციფოს 212 მილიონადstavazobs," BMG Official Website, accessed October 4, 2024, https://bm.ge/news/stefantsminda-larsis-magistralis-mshenebloba

[19] Green Alternative, "Green Alternatives' Appeal to the Banks and Public Agencies," Green Alternative Official Website, accessed October 4, 2024, https://greenalt.org/en/green-alternatives-appeal-to-the-banks

მიმართვა გააკეთა საერთაშორისო დონორების, აზიის განვითარების ბანკისა და მსოფლიო ბანკის, მისამართით. საჩივარი ეხებოდა შემდეგ საკითხებს:

1. გარემოსდაცვითი რეგულაციების უგულებელყოფა;
2. ე.წ. „სკოპინგის“[20] არასრული პროცედურები;
3. გარემოზე ზემოქმედების აუცილებელი შეფასებებისა და ნებართვების არარსებობა;
4. საპროექტო დოკუმენტაციაში არსებული შეცდომაში შემყვანი ინფორმაცია, თითქოსდა „მოპოვებული ნებართვების“ შესახებ.

„მწვანე ალტერნატივამ“ მოითხოვა[21] სატენდერო პროცესის დაუყოვნებლივ შეჩერება და ყოვლისმომცველი გარემოსდაცვითი აუდიტის ჩატარება. მათი აზრით, საჭირო იყო, მსოფლიო ბანკის მიერ გამოყოფილი სახსრების ხარჯვის კანონიერების დეტალური შესწავლაც. „ნათელია, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ცდილობს, პროცედურა ფორმალურად „გაიაროს“ და პროექტზე მუშაობის უფლება საეჭვო ხარისხის დოკუმენტაციის საფუძველზე მოიპოვოს[22]. ყველაზე საგანგაშო კი ამ სიტუაციაში არის ის, რომ **„საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ცდილობს, დაიწყოს საერთაშორისო მნიშვნელობის გზის ყველაზე რთული მონაკვეთის მშენებლობა, გარემოს და ადამიანების ჯანმრთელობისა და სიცოცხლისათვის შესაძლო რისკების შესწავლისა და გათვალისწინების გარეშე,**” ვკითხულობთ საჩივარში.

[20] **სკოპინგი – პროცედურა, რომელიც განსაზღვრავს გზშ-ისთვის/სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასებისთვის მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალს და ამ ინფორმაციის გზშ-ის ანგარიშში/სტრატეგიული გარემოსდაცვითი შეფასების ანგარიშში ასახვის საშუალებებს.**

[21] Publika, "ერთ-ერთ ყველაზე საშიშ მონაკვეთის მშენებლობას შესაძლოა რისკების შექნმის შესახებ ცდილობს ძლიერი ალტერნატივა," Publika Official Website, accessed October 4, 2024, https://publika.ge/ert-ert-yvelaze-rtuli-monakvetis-msheneblobas-shesadzlo-riskebis

[22] Ibid.

აქვე დამატებით უნდა გავიხსენოთ მსოფლიო ბანკის ყოველწლიური ანგარიში, რომელიც გვაუწყებს რომ, გარემოზე ზემოქმედების შეფასების, **Environmental Impact Assessment (EIA)**, მიღება-დამტკიცების პროცესი მნიშვნელოვნად შეფერხდა[23] და დაგვიანდა. სამშენებლო ნებართვები გაცემული და იურიდიულად დამტკიცებული ჯერ კიდევ არ იყო, მიუხედ-ავად იმისა, რომ მშენებლობა დაწყებული გახლდათ. ეს მოცემულობა გვახსენებს წარსულში აღმოჩენილ სხვა ხარვეზებსაც. კერძოდ, **აზიის განვითარების ბანკისა** და **მსოფლიო ბანკის** 2017-2018 წლების წინასწარი კვლევებიც[24] მსგავს პრობლემებზე მიუთითებდა. მაგალითად, პროექტის **ქვეშეთი-კობის** მონაკვეთზე შეფერხებები თავის დროზე გამოიწვია საჭირო ინფორმაციის სიმწირემ და დაბალი ხარისხის დოკუმენტაციამ. არსებობს სრულიად დასაბუთებული მოლოდინი, რომ იგივე პრობლემები წარმოიქ-მნას სტეფანწმინდა-გველეთის მონაკვეთზეც.

CRTG კორუფციული სკანდალები სინგაპურში: უკანონო გარიგებები და საერთაშორისო გამოძახილი

CRTG ეთიკური პრობლემების გამო საკუთარ რეგიონშიც ყურადღების **ცენტრშია. 2021 წლის 2 სექტემბერს**, კომპანიის სინგაპურის ფილიალი გახმაურებულ კორუფციულ სკანდალში[25] გაეხვა. საქმე ეხებოდა სინგაპურ-ის სახმელეთო სატრანსპორტო ორგანოს (LTA) ყოფილ მაღალჩინოსანს, **ჰენრი ფუ ჰან თიეს**. გამოძიებამ დაადგინა, რომ:

- ჰენრი ფუმ CRTG-ის ხელმძღვანელებისგან მიიღო 220,000 დოლარი, რომელიც გამიზნული იყო მისი **აზარტული თამაშებით დაგროვებული ვალების დასაფარად**.
- ფულის გადაცემაში მონაწილეობდნენ CRTG-ის სინგაპურის ფილი-ალის უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელები, მათ შორის, გენერალური და კომერციული მენეჯერები.

[23] Asian Development Bank, "CRP-GEO-KK Eligibility Report," Asian Development Bank, published March 24, 2021, https://lnadbg4.adb.org/dir0035p.nsf/attachments/CRP-GEO

[24] Asian Development Bank, "Environmental Management Report for the Project 51257-001," Asian Development Bank, accessed October 4, 2024, https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/51257/51257-001-emr-en_11.pdf

[25] Corrupt Practices Investigation Bureau, "Sentenced to Jail for Corruption," September 2, 2021, https://www.cpib.gov.sg/press-room/press-releases/020921-sentenced-to/#:~:text=On%202%

ამ საქმემ გამოავლინა კომპანიის შიგნით არსებული სერიოზული პრობლემები:

1. **შიდა ზედამხედველობის მნიშვნელოვანი ხარვეზები;**
2. **კონტროლის მექანიზმების არაეფექტურობა;**
3. **ეთიკური სტანდარტების დაცვის პრობლემები.**

სასამართლო პროცესის შედეგად, CRTG-ის კომერციული მენეჯერი თანამდებობიდან მოხსნეს და მოსამართლემ ჰენრი ფუს „**თაღლითი ჩინოვნიკი**“ უწოდა. China Railway Tunnel Group Co. კიდევ უფრო მძიმე გამოწვევების წინაშე აღმოჩნდა, როდესაც გახმაურდა მათი კორუფციული სქემა[26], რომელშიც ჩართული იყვნენ კომპანიის მაღალჩინოსნები: **სი ჭენგპინგი და ჭოუ ჭუნგხე.**

კუანჭოუს სასამართლოს შემაჯამებელი აქტის თანახმად, CRTG-ის სინგაპურის ფილიალის ყოფილ გენერალურ მენეჯერს, სი ჭენგპინგს, მიესაჯა 5 წლით თავისუფლების აღკვეთა და დაეკისრა 300,000 იუანის (დაახლოებით 57,400 აშშ დოლარი) ჯარიმა უცხოელი ოფიციალური პირების მოსყიდვისა და ქრთამის[27] აღების ბრალდებით. მის ხელქვეითს, ჭოუ ჭუნგხეს, კი ორწლიანი პატიმრობა შეეფარდა და 100,000 იუანის ჯარიმა დაეკისრა. გამოძიებამ დაადგინა, რომ ბრალდებულები 2017-2019 წლებში სინგაპურში უცხოელ ოფიციალურ პირებს ქრთამს სთავაზობდნენ, რომელთა ჯამური ოდენობა 220,000 აშშ დოლარს შეადგენდა. გარდა ამისა, სასამართლომ დაადგინა, რომ სი ჭენგპინგმა 2003-2009 წლებში CRTG-ის ჩინეთის ოფისში საქმიანობისას ქრთამის სახით დაახლოებით 1,92 მილიონი იუანი აიღო.

[26] The Straits Times, "S’pore Branch of Chinese Firm Acquitted of Bribing LTA Executive," The Straits Times, September 22, 2021, https://www.straitstimes.com/singapore/courts-crime/s-pore-branch-of-chinese

[27] Two Former Chinese State Rail Firm Executives Behind Bars Over Corruption," *Caixin Global*, October 26, 2023, https://www.caixinglobal.com/2023-10-26/two-former-chinese-state-rail-firm-executives-behind-bars-over-

ეს საქმე თავის დროზე განსაკუთრებით გახმაურდა, რადგან ის სახალხო რესპუბლიკის მასშტაბური ანტიკორუფციული კანონმდებლობის პირველი საქმე იყო, რომლის იმპლემენტაცია განხორციელდა ერთგვარი ე.წ „უცხოეთთან დაკავშირებული კანონის“ ფარგლებში.[28] The Straits Times-ის ცნობით, ეს სკანდალი წარმოაჩენს CRTG-ში არსებულ სისტემური კორუფციის პრობლემებს და ჩრდილქვეშ აყენებს ყველა მის გლობალურ პროექტს.

CRTG–ის საკამათო როლი პოლონეთის გზატკეცილის მშენებლობაში

CRTG კრიტიკის საგანი კონტინენტური ევროპის ქვეყნებშიც გამხდარა. მაგალითად, **პოლონეთში** CRTG-ის მონაწილეობა ავტომაგისტრალის მშენებლობის პროექტში[29] კრახით დასრულდა. აქ აღინიშნა მნიშვნელოვანი შეფერხებები არაეფექტური მენეჯმენტის ბრალდებებით[30]. **COVEC (China Overseas Engineering Group Company), ანუ *S*hanghai Construction Group**-ისა და **China Railway Tunnel Group**-ის კონსორციუმი, პოლონეთში დაადანაშაულეს[31] ადგილობრივი მუშახელისთვის ანაზღაურების დაგვიანებაში, პროექტების შეფერხებასა და უხარისხო მასალების გამოყენებაში. ნაწილობრივ ევროკავშირის თანადაფინანსებით წამოწყებული ეს პროექტი სადავო საკითხად იქცა CRTG-ის მიერ პირობების შეუსრულებლობის გამო. ამ შეფერხებებმა არა მხოლოდ დააბრკოლა პოლონეთის ინფრასტრუქტურული გეგმები, არამედ უარყოფითად იმოქმედა ქვეყნის საერთაშორისო რეპუტაციაზეც. მსგავსი ტექნიკური პრობლემები განსაკუთრებით უშლის ხელს ისეთ პროექტებს, რომლებიც რელიეფურად და ამინდის თვალსაზრისით რთულ პირობებში მიმდინარეობს, მაგალითად, როგორიცაა სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზა.

[28] China Law Blog. "Foreign-Related Rule of Law: Beyond the Buzz." Harris Bricken, October 11, 2023. https://harris-sliwoski.com/chinalawblog/foreign-related-rule-of-law-beyond-the-buzz/

[29] CEE Legal Matters, "K&L Gates Advises Covec on Highway Dispute Settlement," September 28, 2021, https://ceelegalmatters.com/poland

[30] VoxEurop, "The Motorway That China Couldn't Build," March 29, 2021, https://voxeurop.eu/en/the-motorway-that-china-couldnt-build/

[31] Construction Briefing, "Poland to Sue Chinese A2 Contractor," December 13, 2021, https://www.constructionbriefing.com/news/poland-to-sue-chinese-a2-contractor/1067408.article

თელ-ავივის მეტროს მშენებლობა: ეჭვები ირანის ბირთვულ პროგრამასთან კავშირზე

კომპანია CRTG ისრაელშიც პრობლემატურ ამბავთან[32] ასოცირდება. ჯერ კიდევ 2015 წელს კომპანიამ გაიმარჯვა ტენდერში, რომელიც გამოცხადებული იყო თელ-ავივის მსუბუქი სარკინიგზო სისტემის ნაწილის მშენებლობისთვის. China Railway Tunnel Group-მა პროექტის მშენებლობისთვის 800 მილიონი დოლარის ღირებულების კონტრაქტი გააფორმა, თუმცა მალევე გამოვლინდა საგანგაშო კავშირები მის დედა კომპანიასა და ირანს შორის.

სანამ უშუალოდ ამ პრობლემატური ისტორიის თხრობას გავაგრძელებთ, მოკლე განმარტება CRTG-ის მშობელი კომპანიის შესახებ[33], რადგან ხშირად ხდება **China Railway Engineering Corporation (CREC)** და **China Railway Group Limited (CRG)** ერთმანეთში აღრევა. 2007 წელს, უკვე არსებულმა სახელმწიფო-ჰოლდინგმა **CREC**-მა დააარსა **China Railway Group Limited (CRG)**. მიუხედავად იმისა, რომ **CREC** დღემდე რჩება სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ მთავარ დედა კონგლომერატად, **CRG** ოპერირებს, როგორც მის ფორმალურ და საჯარო სიებში რეგისტრირებული ობიექტი, რომელიც პასუხისმგებელია მისი პროექტების უმეტესობაზე. შესაბამისად, **CRTG**-ს რამდენიმე მშობელი კომპანია ჰყავს და მათ შორისაა როგორც **CREC**, ასევე - **CRG.**

(თელ-ავივის მეტროს/მსუბუქი სარკინიგზო სისტემის რუქა
(Photo credit: Courtesy)

[32] The Times of Israel, "Chinese Company Connects Tel Aviv Rail to Tehran," July 6, 2021, https://www.timesofisrael.com/chinese-company-connects-tel-aviv-rail-tehran/
[33] Wikipedia, "China Railway Group Limited," last modified October 3, 2024, https://en.wikipedia.org/wiki/China_Railway_Group_Limited

რაც შეეხება სკანდალს, CRTG-ის ერთ-ერთი დედა კონგლომერატი, **“China Railway Engineering Corporation (CREC)”**, როგორც ირკვევა, საქმიან ურთიერთობებს ინარჩუნებს ირანის სამშენებლო კორპორაციასთან **"ხათამ ალ-ანბია".**[34] ეს უკანასკნელი, ირანის **ისლამური რევოლუციის გვარდიის ელიტარული კორპუსის** (IRGC) კონტროლს ექვემდებარება - ორგანიზაციის, რომელიც, **ირანის ბირთვული პროგრამის განვითარებაზეა პასუხისმგებელი**. ისრაელის მეორე არხზე გასულi საგამოძიებო რეპორტაჟიდან[35] ირკვეოდა, რომ "ხათამ ალ-ანბია" ისრაელის უსაფრთხოებისთვის უდიდეს, მათ შორის, ბირთვულ საფრთხეს წარმოადგენდა და შავ სიაში იყო შეყვანილი. ამ სკანდალმა არა მხოლოდ პროექტის რეპუტაცია შებღალა, არამედ კითხვის ნიშნები გააჩინა სენსიტიურ რეგიონებში ჩინეთის მიერ სტრატეგიული ინფრასტრუქტურის განვითარების გარშემო.

გარემოსდაცვითი გამოწვევები ჩინეთში: “CRG” კორპორაციისა და მისი შვილობილი კომპანიის, CRTG-ის, საქმიანობა

ზემოთ ნახსენები „მწვანე ალტერნატივის“ საჩივრები, აისბერგის მხოლოდ პატარა ნაწილია. CRG, რომელიც CRTG-ის დედა კომპანიაა, საერთაშორისო არენაზე მსგავს ეკოლოგიურ სკანდალებში არაერთხელ გახვეულა.

ჩინეთში CRG-ს ბრალად ედება[36] გაუწმენდავი ქიმიკატების ბუნებრივ გამდინარე წყლებში (მდინარეები, ზღვები) ჩაშვება და სამშენებლო მტვრისა და ნარჩენების არასათანადო მართვა. 2022 წელს კი CRG დაჯარიმდა 1,6 მილიონი იუანით - ოცდაათ სხვადასხვა პროექტში დაფიქსირებული დარღვევების გამო. ამ დარღვევებს შორის იყო გამდინარე წყლების არგაწმენდა და ხმაურის დასაშვები ნორმების გადაჭარბება.

ექსპერტები ჩინეთიდან, მაგ., შანხაის მოწინავე ფინანსური ინსტიტუტის

[34] Khatam al-Anbiya Construction Headquarters (KAA),” *Iran Watch*, accessed October 11, 2024, https://www.iranwatch.org/iranian-entities/khatam-al-anbiya-construction-headquarters-kaa.
[35] The Times of Israel, "Chinese Company Connects Tel Aviv Rail to Tehran," July 6, 2021, https://www.timesofisrael.com/chinese-company-connects-tel-aviv-rail-tehran/
[36] China Development Brief, "Environmental Penalties and ESG Impact: A Closer Look at China Railway Group," Aug 24, 2023 https://chinadevelopmentbrief.org/reports/environmental-penalties-and-esg-impact-a-closer-look

პროფესორი ჩიო ცუგუანი, იუწყება[37], რომ CRG-ის ხშირმა გარემოსდაცვითმა დარღვევებმა, შესაძლოა, კომპანიის ფინანსურ მდგომარეობას ძირი გამოუთხაროს, განსაკუთრებით, თუ ჯარიმები კვლავ მოიმატებს. მართლაც, CRG-ის საქმიანობა ინფრასტრუქტურული მშენებლობის კუთხით იმაზე, რომ კომპანიას კვლავ უჭირს ბიზნესის ზრდისა და მარეგულირებელი ნორმების დაცვის დაბალანსება.

გარემოსდაცვითი დარღვევები განსაკუთრებით თვალსაჩინოა CRTG-ის მსხვილ პროექტებში. ამის ნათელი მაგალითია **Xiqinling Tunnel**-ის მშენებლობა, რომელიც 2024 წელს მკაცრი შემოწმების ქვეშ მოექცა. პროექტის მთავარ პრობლემად იქცა საყრდენი კედლის ჩამოშლა, რამაც არა მხოლოდ სამშენებლო მოედანი დააზიანა, არამედ ეჭვქვეშ დააყენა მიმდებარე ფერდობების მდგრადობაც. აზიის განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითმა შეფასებებმა ცხადყო, რომ CRTG-ს **უჭირს უსაფრთხოებისა და გარემოსდაცვითი ნორმების დაცვა**. მუდმივი ზედამხედველობის მიუხედავად, კომპანიის საქმიანობა, როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე საერთაშორისო დონეზე, კვლავ სერიოზულ ეკოლოგიურ საფრთხეებთან არის დაკავშირებული.

აშშ-ის თავდაცვის დეპარტამენტმა CRTG-ის დედა კომპანია შავ სიაში შეიყვანა

აშშ-ის თავდაცვის დეპარტამენტმა CRCC, ანუ ჩინეთის სარკინიგზო გვირაბების ჯგუფის (CRTG) დედა კომპანია შავ სიაში შეიყვანა. ეს გადაწყვეტილება გლობალურ ბაზარზე ჩინეთის მზარდი გავლენის წინააღმდეგ მიმართული ნაბიჯია. კომპანია სიაში რამდენიმე სხვა ჩინურ საწარმოსთან ერთად მოხვდა ჩინეთის სახალხო განმათავისუფლებელ არმიასთან (PLA) მჭიდრო კავშირების გამო. CRCC-ის ისტორია სწორედ სამხედრო სტრუქტურებთან თანამშრომლობით იწყება - 1948-დან 1982 წლამდე ის PLA-ს სარკინიგზო განყოფილებას წარმოადგენდა და სახელმწიფო უწყებებთან დღემდე მჭიდრო ურთიერთობას ინარჩუნებს [38].

[37] China Development Brief, "ESG Impact: A Closer Look at China Railway Group," August 24, 2023, https://chinadevelopmentbrief.org/reports/environmental-penalties-and-esg-impact-a-closer-look-at-china-railway-group/

[38] Chinese Rail and Nuclear Giants May Face U.S. Sanctions," *Global Construction Review*, accessed October 11, 2024, https://www.globalconstructionreview.com/chinese-rail-and-nuclear-giants-may-face-us-sancti/

შავი სია ეფუძნება 1999 წელს მიღებულ **თავდაცვის პოლიტიკის კანონს**, რომლის მთავარი მიზანია, ხელი შეუშალოს უცხოურ კომპანიებს სამოქალაქო და სამხედრო საქმიანობების ერთდროულად განხორციელებაში.[39] CRCC-ს ისტორიული კავშირი აქვს ჩინეთის სახალხო განმათავისუფლებელ არმიასთან, რადგან 1948-დან 1982 წლამდე, ის სწორედ ამ არმიის ერთ-ერთ სარკინიგზო განყოფილებას წარმოადგენდა. მას შემდეგ კომპანია კვლავ ინარჩუნებს მჭიდრო ურთიერთობას სახელმწიფო სტრუქტურებთან.

ეს გადაწყვეტილება[40] მკაფიო გზავნილია ინვესტორებისა და საერთაშორისო პარტნიორებისადმი, რომ CRCC-სთან თანამშრომლობა უსაფრთხოების რისკებთანაა დაკავშირებული, მისთვის ჩვეული ორმაგი დანიშნულების ოპერაციების გამო. მიუხედავად იმისა, რომ ამჟამად სანქციები შეჩერებულია, შავ სიაში მოხვედრა მნიშვნელოვნად აფერხებს კომპანიის საერთაშორისო საქმიანობას: ეს მოვლენა კითხვის ნიშნის ქვეშ აყენებს კომპანიის ბიზნეს-საქმიანობის გამჭვირვალობას, ასევე სერიოზულ ეჭვებს აჩენს ჩინეთის სამხედრო-სამრეწველო ორგანოებთან მისი სამხედრო კავშირის შესახებ.

მსოფლიო ბანკი CRTG-ს თაღლითობისა და შრომითი დარღვევებისთვის სჯის

CRTG-ს მხრიდან საერთაშორისო პროექტებში შრომითი უფლებების დარღვევას ხანგრძლივი ისტორია აქვს. 2019 წელს, მსოფლიო ბანკმა CRTG-სა და მის დედა კომპანიას, CRCC-ს, სანქციები დაუწესა[41]. გამოძიებამ გამოავლინა, რომ კომპანიებმა განვითარებად ქვეყნებში ინფრასტრუქტურული კონტრაქტების მოსაპოვებლად თაღლითურ სქემებს მიმართეს.

სანქციების ფარგლებში, კომპანიებს 20 თვით **აეკრძალათ** მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებულ პროექტებში მონაწილეობა. მართალია, სასჯელის მთავარი მიზეზი თაღლითობა იყო, მაგრამ CRTG-ის შრომითი

[39] Shirley A. Kan, "China's Military-Owned Businesses," *Congressional Research Service*, January 17, 2001, 98-197, https://www.everycrsreport.com/reports/98-197.html

[40] "Details for Entity: China Railway Construction Corporation (CRCC)," *Office of Foreign Assets Control (OFAC) Sanctions List Search*, U.S. Department of the Treasury, accessed October 11, 2024, https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/Details.aspx?id=30959

[41] World Bank Group, "World Bank Group Debars China Railway Construction Corporation Ltd. and Two Subsidiaries," June 5, 2019, https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/06/05/world-bank-group-debars-china-railway-construction-corporation-ltd-and-two-subsidiaries

უფლებების დარღვევის პრაქტიკის გამოც მნიშვნელოვნად შეელახა რეპუტაცია საერთაშორისო დონეზე.

გამოძიებამ დაადგინა, რომ კომპანიები სატენდერო პროცესში ყალბ ინფორმაციას წარადგენდნენ. ამით ისინი ცდილობდნენ შერჩევის პროცესით მანიპულირებას და კონტრაქტების უსამართლოდ მოპოვებას.

რაც შეეხება შრომით უფლებებს[42], CRTG-ის წინააღმდეგ ამ მხრივაც მძიმე ბრალდებები არსებობს. მუშები ხშირად უჩივიან უსაფრთხოების ზომების სიმწირეს. მათი თქმით, ისინი იძულებულნი არიან, იმუშაონ სახიფათო გარემოში, სათანადო აღჭურვილობისა და უსაფრთხოების წესების დაცვის გარეშე, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის მათი დაშავების ან დაღუპვის რისკებს.

2018-2019 წლებში, აფრიკასა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში, განსაკუთრებით ზამბიასა და კენიაში, CRTG-ის სამშენებლო ობიექტებზე დასაქმებულმა მუშებმა, ისაუბრეს რიგ პრობლემებზე, რომელთა შორის გახლდათ დაბალი ანაზღაურება, იძულებითი ზეგანაკვეთური სამუშაო და არაადამიანური საცხოვრებელი პირობები. ეს დარღვევები შრომის საერთაშორისო სტანდარტებს ეწინააღმდეგებოდა და ადგილობრივი პროფკავშირებისა და უფლებადაცვითი ორგანიზაციების მხრიდან მწვავე რეაგირებას მოითხოვდა.

ფინანსური უნარიანობა და რისკის შეფასება

China Railway Group Limited (CRG), ანუ - CRTG-ის დედა კომპანია, ფინანსური რისკების ქსელში სულ უფრო და უფრო მეტად ეხვევა[43], რაზეც მისი საკრედიტო რეიტინგებიც მეტყველებს. Fitch Ratings გვატყობინებს, რომ ყველაზე საგანგაშო CRG-ის მზარდი დავალიანებებია. კომპანიამ უზარმაზარი თანხები ჩადო[44] საჯარო-კერძო პარტნიორობის (PPP) და აშენება-ოპერირება-გადაცემის (BOT) პროექტებში, რამაც მისი ვალების კატასტროფული ზრდა გამოიწვია. Fitch-ის პროგნოზით, CRG-ის ვალის კოეფიციენტი 2022 წლის 5.9 მაჩვენებლიდან 2026 წლისთვის დაახლოებით

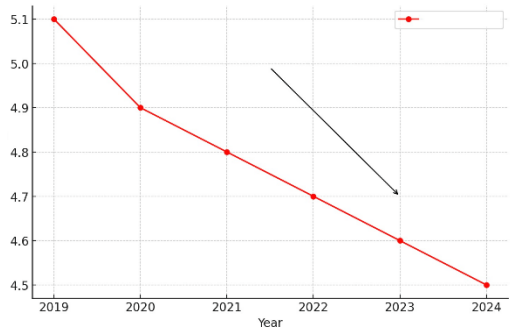
[42] World Bank, "World Bank Group Debars China Railway Construction Corporation Ltd. and Two Subsidiaries," June 5, 2019, https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/06/05/world-bank-group-debars-china-railway-construction-corporation-ltd-and-two-subsidiaries#:~:text=According%20to%20the%20facts%20of%20the%20settlement,%20during%20the

[43] Fitch Ratings, "Fitch Affirms China Railway Group at 'A'; Outlook Stable," May 30, 2023, https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/fitch-affirms-china-railway-group-at-a-outlook-sta

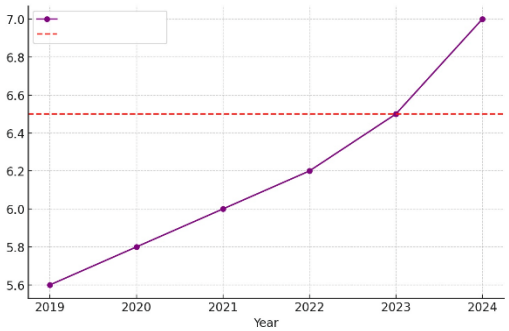
6.6-მდე გაიზრდება, რაც „საგანგაშო მაჩვენებელი“ შეიძლება იყოს. ვალის სწრაფი ზრდა ბუნებრივად ბადებს კითხვას: შეძლებს თუ არა CRG გაუმკლავდეს საქართველოში ახლად დაწყებულ ტექნიკურად სარისკო პროექტს (სტეფანწმინდა-ლარსის გზატკეცილს)?

CRG-ს, ერთი შეხედვით, ფინანსური რესურსების ადეკვატური მარაგი აქვს - 1,500 მილიარდი იუანი (დაახლოებით 205 მილიარდი აშშ დოლარი) **აუთვისებელი** საბანკო სესხების სახით. თუმცა, სამწუხაროდ, აქ ერთი დიდი გამოწვევა იჩენს თავს - ეს სესხები „არა-ვალდებულებითია“. პრობლემა[45] ლიკვიდურობაში მდგომარეობს და, მარტივად რომ ვთქვათ, იმას ნიშნავს, რომ თუკი CRG-ს სასწრაფოდ დასჭირდა გარკვეული თანხა, დონორი ბანკები ვალდებულნი არ არიან[46], დაეხმარონ.

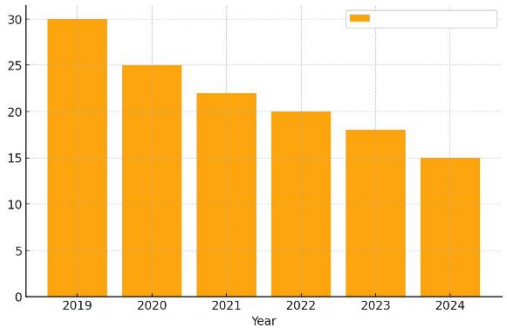
CRTG-ის ზღვრული მოგების კლებადობა: EBTIDA Margin (2019-2024)



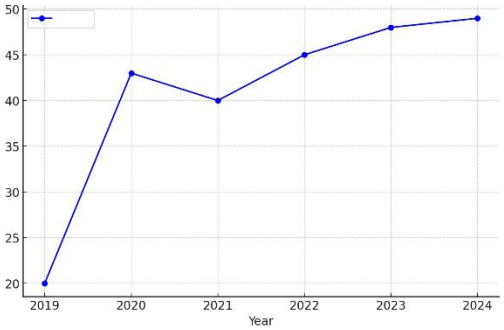
ვალის *(რომელსაც კომპანია აქტივების შესავსებად იყენებს)* *მოცულობის* დონეები (2019-2024)



ბიზნესის ძირითადი შემოსავლის კლებადობის მაჩვენებელი (2019-2024)



ზრდადი კაპიტალური ხარჯები წლებთან ერთად (2019-2024)



[45] Fitch Affirms China Railway Group at 'A'; Outlook Stable," May 30, 2023,, https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/fitch-affirms-china-railway-group-at-a-outlook-stable-30-05-2023

[46] Ibid.,

დასკვნა

საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ **სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის პროექტი**, რომელიც CRTG-ს გადაეცა, სერიოზულ კითხვებს ბადებს უსაფრთხოების, გარემოს დაცვისა და კომპანიის საეჭვო წარსულის გამო. CRTG-ის საქმიანობა არაერთ ქვეყანაში, მათ შორის პოლონეთსა და ისრაელში, სკანდალებით გამოირჩევა, რაც კომპანიის არაეფექტურობასა და რიგ კანონდარღვევებზე მიუთითებს.

პოლონეთში CRTG-ს პროექტებზე მუშაობისას **მნიშვნელოვანი შეფერხებები და ხარჯების გადაჭარბება** დაფიქსირდა, რამაც ზიანი მიაყენა როგორც ინფრასტრუქტურულ პროექტს, ისე პოლონეთის საერთაშორისო რეპუტაციას, ევროკავშირის დაფინანსებულ პროექტებთან მიმართებაში.

კონტროვერსულობით ხასიათდებოდა ასევე **თელ-ავივის** მეტროს პროექტში CRTG-ის ჩართულობა და მისი სავარაუდო **კავშირები ირანის ისლამური რევოლუციის გვარდიის კორპუსთან (IRGC),** რომელიც შავ სიაშია შეყვანილი ირანის ბირთვული პროგრამის მხარდაჭერის გამო. ამ კავშირებმა ისრაელში ეროვნული უსაფრთხოების საკითხები წამოჭრა, რამაც CRTG-ის საერთაშორისო რეპუტაცია კიდევ უფრო დააზიანა.

CRTG-ის დედა კომპანიას, China Railway Group Limited-ს (CRG), გარემოს დაცვის კუთხით მძიმე დარღვევები აქვს. მათ შორისაა გაუწმენდავი ჩამდინარე წყლები და სამშენებლო ნარჩენების არასწორი მენეჯმენტი. ეს მიუთითებს კომპანიის უპასუხისმგებლობაზე გარემოს მიმართ, რაც საფრთხეს უქმნის როგორც პროექტებს, ისე ადგილობრივ მოსახლეობას. მაგალითისთვის, Xiqinling-ის გვირაბის პროექტზე გამოვლინდა გარემოსდაცვითი მართვის სერიოზული ხარვეზები, რამაც განაპირობა კონსტრუქციის არამდგრადობა და საფრთხე შეუქმნა ადგილობრივ ეკოსისტემას.

საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილება **CRTG**-სთან თანამშრომლობაზე და მისთვის უკონკურენტო საბაზრო კლიმატის შექმნაზე, იმეორებს ქვეყანაში სხვა ჩინურ კომპანიებთან არსებულ პრობლემატურ გამოცდილებას. **მსგავსი პარტნიორობები ჩინურ კომპანიებთან ხშირად უსაფრთხოების მაღალი რისკებით, კანონდარღვევებითა და კორუფციის ბრალდებებით ხასიათდება**. პუბლიკაციაში აღწერილი მოვლენებიდან გამომდინარე, არსებობს საფუძვლიანი შიში, რომ სტეფანწმინდა-ლარსის პროექტზეც, შეიძლება, წარმოიქმნას **ვადების გადაცილების, ხარჯების გაზრდისა და ხარისხის გაუარესების პრობლემები.**

CRTG-ის ირგვლივ არსებული რიგი მასშტაბური სკანდალის მიუხედავად, საქართველოს მთავრობა **სათანადო სიფრთხილეს კვლავ არ იჩენს**. შემაშფოთებელია ის გარემოებაც, რომ კონტრაქტების გაფორმებამდე არ ხდება კომპანიის რეპუტაციისა და საქმიანობის პრაქტიკის საფუძვლიანი შესწავლა. ასეთი ზედაპირული მიდგომა საფრთხეს უქმნის არა მხოლოდ ქვეყნის ინფრასტრუქტურულ განვითარებას, არამედ ეროვნულ უსაფრთხოებასა და გარემოს დაცვასაც. CRTG-ის საქმიანობასთან დაკავშირებული რისკების გათვალისწინებით, აუცილებელია უცხოურ კომპანიებთან თანამშრომლობის მკაცრი ზედამხედველობა და ხშირი შეფასება ინფრასტრუქტურულ პროექტებში. განსაკუთრებით ეს ეხება სტეფანწმინდა-ლარსის საავტომობილო გზის პროექტს, რომლის ფარგლებშიც მთავრობის პრიორიტეტი საკუთარი მოქალაქეების ინტერესებისა და უსაფრთხოების ნორმების ზედმიწევნით დაცვა უნდა იყოს.

ბიბლიოგრაფია

- Asian Development Bank. (2021, March 24). *CRP-GEO-KK eligibility report*. https://lnadbg4.adb.org/dir0035p.nsf/attachments/CRP-GEO
- Asian Development Bank. (2024, October 4). *Environmental management report for the project 51257-001*. https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/51257/51257-001-emr-en_11.pdf
- BMG. (2024, October 4). *სტეფანწმინდა-ლარსის მაგისტრალის მშენებლობას ჩინური კომპანია საკვთმციფოს 212 მილიონადstavazobs*. https://bm.ge/news/stefantsminda-larsis-magistralis-mshenebloba
- Brelie, H. v. d. (2021, May 7; updated May 28, 2021). *The billion-dollar motorway leading Montenegro to nowhere*. Euronews. https://www.euronews.com/2021/05/07/the-billion-dollar-motorway-leading-montenegro-to-nowhere
- Business Research Group (BRG). (2024, October 4). *საქართველოს რუსეთით დაემარკება*. https://brg.ge/%e1%83%a1%
- Civic Idea. (2024, September). *გარემოს მონიტორინგის ანგარიშები*. https://civicidea.ge/wp-content/uploads
- China Development Brief. (2023, August 24). *Environmental penalties and ESG impact: A closer look at China Railway Group*. https://chinadevelopmentbrief.org/reports/environmental-penalties-and-esg-impact-a-closer-look
- China Development Brief. (2023, August 24). *ESG impact: A closer look at China Railway Group*. https://chinadevelopmentbrief.org/reports/environmental-penalties-and-esg-impact-a-closer-look-at-china-railway-group/
- China Railway Tunnel Group Co., Ltd. (2024, October 4). *About CRTG*. CRTG Official Website. https://www.crtg.cn/
- CEE Legal Matters. (2021, September 28). *K&L Gates advises Covec on highway dispute settlement*. https://ceelegalmatters.com/poland
- Corrupt Practices Investigation Bureau. (2021, September 2). *Sentenced to jail for corruption*. https://www.cpib.gov.sg/press-room/press-releases/020921-sentenced-to/#:~:text=On%202%
- Fitch Ratings. (2023, May 30). *Fitch affirms China Railway Group at 'A'; outlook stable*. https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/fitch-affirms-china-railway-group-at-a-outlook-stable-30-05-2023

- Fitch Ratings. (2024, June 5). *China Railway Group Limited*. https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/china-railway-group-limited-05-06-2024
- Georgian Roads Department. (2024, October 4). *Tenders*. Georgian Roads Department Official Website. http://www.georoad.ge/?lang=geo&act=tenders&func=menu&uid=1711004350
- Green Alternative. (2024, October 4). *Green alternatives' appeal to the banks and public agencies*. Green Alternative Official Website. https://greenalt.org/en/green-alternatives-appeal-to-the-banks
- Publika. (2024, October 4). *ერთ-ერთ ყველაზე საშიშ მონაკვეთის მშენებლობას შესაძლოა რისკების შექმის შესახებ ცდილობს ძლიერი ალტერნატივა*. Publika Official Website. https://publika.ge/ert-ert-yvelaze-rtuli-monakvetis-msheneblobas-shesadzlo-riskebis
- Radio Free Europe. (2020, June 2). *საქართველო, ჩინური კომპანიების გავლენა და მშენებლობა*. Radio Free Europe/Radio Liberty. https://www.radiotavisupleba.ge/a/30716497.html
- The Straits Times. (2021, September 22). *S'pore branch of Chinese firm acquitted of bribing LTA executive*. https://www.straitstimes.com/singapore/courts-crime/s-pore-branch-of-chinese
- The Straits Times. (2021, September 23). *Jail, fine for 2 former China Railway staff for bribery*. https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/jail-fine-for-2-former-china-railway-tunnel-staff-for-bribery
- The Times of Israel. (2021, July 6). *Chinese company connects Tel Aviv rail to Tehran*. https://www.timesofisrael.com/chinese-company-connects-tel-aviv-rail-tehran/
- VoxEurop. (2021, March 29). *The motorway that China couldn't build*. https://voxeurop.eu/en/the-motorway-that-china-couldnt-build/
- Wikipedia. (2024, October 3). *China Railway Group Limited*. https://en.wikipedia.org/wiki/China_Railway_Group_Limited
- World Bank. (2019, June 5). *World Bank Group debars China Railway Construction Corporation Ltd. and two subsidiaries*. https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2019/06/05/world-bank-group-debars-china-railway-co