

ანაკლიის პორტის განუხორციელებელი პროექტი - სტრატეგიული მნიშვნელობა და გამოწვევები



კვლევითი ინსტიტუტი Gnomon Wise

თბილისი 2025



კვლევის ავტორი:

ლიკა ხუციბერიძე - Gnomon Wise-ის უმცროსი მკვლევარი

კვლევის რედაქტორი:

ირინა გურგენაშვილი - Gnomon Wise-ის აღმასრულებელი დირექტორი

©კვლევითი ინსტიტუტი Gnomon Wise

მისამართი: მ. კოსტავას 77ა, თბილისი, საქართველო.

+995 322 55 22 22 (326)

www.gnomonwise.org

info@gnomonwise.org

<https://www.facebook.com/gnomonwise>

ანაკლიის პორტის განხორციელებული პროექტი - სტრატეგიული მნიშვნელობა და გამოწვევები

ანაკლიის დრმაწყლოვანი პორტის განვითარება საქართველოსთვის წარმოადგენს ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს სტრატეგიულ ამოცანას, რომლის განხორციელებაც დადებითად შეცვლის ქვეყნის როლს რეგიონულ და საერთაშორისო ასპარეზზე. ეს პროექტი არა მხოლოდ ხელს შეუწყობს საქართველოს სატრანსპორტო-ლოგისტიკურ ჰაბად ჩამოყალიბებას, არამედ მნიშვნელოვან ბიძგს მისცემს ქვეყნის ეკონომიკის დივერსიფიკაციას და გლობალურ ვაჭრობაში მისი ჩართულობის ზრდას. ანაკლიის პორტის მშენებლობის იდეას ხანგრძლივი ისტორია აქვს. პროექტის კონცეფცია პირველად მე-20 საუკუნეში გაჩნდა, თუმცა მისი რეალიზაციის მცდელობებს მუდმივად აფერხებდა სხვადასხვა ფაქტორი, მათ შორის, პოლიტიკური არასტაბილურობა, შესაბამისი პოლიტიკური ნების არარსებობა, ეკონომიკური სირთულეები თუ გეოპოლიტიკური გამოწვევები.

წინამდებარე დოკუმენტში დეტალურად არის განხილული ანაკლიის პორტის პროექტის განვითარების ეტაპები და დღევანდელი ვითარება. დოკუმენტში, ასევე, გაანალიზებულია პროექტის ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, დაინტერესებული მხარეების პოზიციები და ინტერესები, ასევე, არსებული დაბრკოლებები და გამოწვევები, რომლებიც დღემდე აფერხებს პორტის მშენებლობასა და განვითარებას. ნაშრომი ფოკუსირდება მთავარ კითხვაზე, *თუ რატომ ვერ განხორციელდა საქართველოში ანაკლიის დრმაწყლოვანი პორტის პროექტი 2016 წლიდან დღემდე, მიუხედავად კერძო სექტორის მიერ გამოხატული შუაობისა, საწყის ეტაპზე - მასშტაბური საერთაშორისო მხარდაჭერისა და მოგვიანებით, პროექტის 51%-ის სახელმწიფოს მართვაში გადაცემისა.*

დოკუმენტში გამოთქმული მოსაზრებები ეფუძნება საჯარო დოკუმენტების, ოფიციალური უწყებებისა და პოლიტიკოსების განცხადებების, საინვესტიციო პროცესის დეტალებისა და მედიაწყაროების ანალიზს. აღნიშნული ანალიზის მეშვეობით, აღიწერა იმ გადაწყვეტილებებისა და ქმედებების ლოგიკა, რომლებმაც, პირველ ეტაპზე, სახელმწიფოსა და კერძო ინვესტორებს შორის თანამშრომლობა აშკარად ჩაშალა, მეორე ეტაპზე კი საინვესტიციო კონკურსში ფაქტობრივ გამარჯვებულთან ხელმოწერა დააყოვნა და პროექტის განხორციელების შესაძლებლობა კვლავ გაურკვეველი დროით გადაავადა.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის ისტორია

პორტის აშენების შესახებ განვითარებული იდეები

ანაკლიის პორტის მშენებლობის იდეას ჯერ კიდევ მე-20 საუკუნეში ჩაეყარა საფუძველი. პირველი პრაქტიკული ნაბიჯი 1960-იან წლებში პირსის¹ მშენებლობით გადაიდგა, თუმცა სამუშაოები მალევე, რამდენიმე წლით, შეჩერდა. 1976 წელს ოკეანოგრაფმა და გეომორფოლოგმა ვსევოლოდ ზენკოვიჩმა ანაკლიაში სამომავლო სამშენებლო სამუშაოების სანაპირო ზოლზე შესაძლო ზემოქმედება შეისწავლა. გამოკვლევის შემდეგ, 1980-იან წლებში, გეოგრაფ არჩილ კიკნაძესა და არქიტექტორ გიორგი მეტრეველს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარების გეგმის შედგენა დაევალათ, თუმცა, საბჭოთა კავშირის დაშლის შემდეგ, ინიციატივა ჩაიშალა.² დამოუკიდებელ საქართველოში კვლავ გაგრძელდა პორტზე მუშაობა - 1993-1995 წლებში მთავრობამ ანაკლიაში ნავთობტერმინალის მშენებლობა სცადა, თუმცა წარუმატებლად.³ პორტის პროექტები 1997 წელს - ისრაელის მეწარმეთა ჯგუფმა, 1998-1999 წლებში კი ქართულ-უკრაინულმა კონსორციუმმა „ეგრისმა“ წარადგინა. 2000-2001 წლებში ორი საერთაშორისო ტენდერი გაიმართა, რომლებშიც თორმეტამდე საერთაშორისო კომპანია მონაწილეობდა.⁴ იმავე პერიოდში „მშენპროექტის“ დირექტორმა, ინჟინერმა სპარტაკ ერაგიამ შეიმუშავა ანაკლიაში ღრმაწყლოვანი პორტის ალტერნატიული პროექტი, რომლის მიხედვით, პორტის გამტარუნარიანობა 100-120 მლნ ტონა უნდა ყოფილიყო.⁵ მრავალი გეგმის არსებობის მიუხედავად, სახელმწიფოს მაშინდელი შეზღუდული შესაძლებლობებიდან გამომდინარე, პორტის აშენების იდეა მხოლოდ იდეად დარჩა.

2011 წლის დეკემბერში საქართველოს მესამე პრეზიდენტმა მიხეილ სააკაშვილმა ანაკლიის მახლობლად ახალი საპორტო ქალაქის, ლაზიკის, აშენება დააანონსა.⁶ გეგმის თანახმად, ლაზიკა, რომელიც, შავიზღვისპირეთის მასშტაბით, ერთ-ერთ ყველაზე ღრმაწყლოვან ტერიტორიაზე იქნებოდა გაშენებული, საქართველოს უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო და

¹ ზღვაში შეჭრილი ნაგებობა ორივე მხრიდან გემების მისადგომად.

² Tekla Aslanishvili and Orit Halpern (February 2020). Scenes from a Reclamation. E-flux. Via <https://www.e-flux.com/architecture/new-silk-roads/313102/scenes-from-a-reclamation/>

³ თეო აბსანძე (მარტი 5, 2019). ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის იდეის ინიციატორი ჩვენი პოლიტიკური გუნდი გახლავთ. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/38008>

⁴ Tekla Aslanishvili and Orit Halpern (February 2020). Scenes from a Reclamation. E-flux. Via <https://www.e-flux.com/architecture/new-silk-roads/313102/scenes-from-a-reclamation/>

⁵ გიორგი ნასრაშვილი (ივლისი 11, 2014). რა სახელიც არ უნდა დავარქვათ, ლაზიკას დავარქმევთ თუ ანაკლიას, დღეს ეს პროექტი გაჩერებულია. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/13633>

⁶ ნეტგაზეთი (დეკემბერი 4, 2011). საქართველოს პრეზიდენტის ინიციატივით, სამეგრელოში ახალი ქალაქი აშენდება. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/11773/>

ეკონომიკურ ფუნქციას მიანიჭებდა.⁷ 2012 წლის ივნისში საქართველოს კონსტიტუციაში შევიდა ცვლილება, რომლის თანახმად, ქალაქ ლაზიკას სპეციალური სტატუსი და უფლებამოსილებები მიენიჭა.⁸ ახალი საპორტო ქალაქის მშენებლობა მწვავედ გააკრიტიკა მაშინდელმა ოპოზიციამ. 2012 წლის საპარლამენტო არჩევნების წინ კოალიცია „ქართული ოცნების“ ლიდერმა ბიძინა ივანიშვილმა ლაზიკის ინიციატივას სააკაშვილის ახირება და ანეკდოტი უწოდა.⁹

2012 წლის საპარლამენტო არჩევნების შემდეგ, ეკონომიკის მინისტრობის კანდიდატმა და მოგვიანებით პრემიერ-მინისტრმა გიორგი კვირიკაშვილმა განაცხადა, რომ პროექტის მომგებიანობის შემთხვევაში, ანაკლიაში პორტის მშენებლობას არ გამოირიცხავდა. ივანიშვილმა ანაკლიის სიახლოვეს ლაზიკის აშენების იდეას კვლავ აბსურდული უწოდა, თუმცა პორტის მშენებლობა რეალისტურად მიიჩნია.¹⁰ 2013 წელს კი, თანაინვესტირების ფონდის პრეზენტაციაზე, უკვე პრემიერ-მინისტრის სტატუსით, ბიძინა ივანიშვილმა განაცხადა, რომ ყველაზე ძვირადღირებული პროექტი, რომელსაც ფონდი დააფინანსებდა, ანაკლიის პორტის მშენებლობა იქნებოდა. მისი თქმით, პორტი საქართველოში სიდიდით პირველი გახდებოდა და წელიწადში 110 მლნ ტონა ტვირთს გაატარებდა. „ერთიანმა ნაციონალურმა მოძრაობამ“ საპასუხოდ განაცხადა, რომ ივანიშვილის მიერ დაანონსებული ანაკლიის პორტი ზუსტად იმ ადგილს მოიცავდა, სადაც ლაზიკის პორტის აშენება იგეგმებოდა.¹¹ 2014 წელს ფაქტების გადამმოწმებელი პლატფორმა „ფაქტ-მეტრი“ ორ პროექტს შორის განსხვავების დადგენას შეეცადა. მისი დასკვნით, ლაზიკის პორტის შესახებ კონკრეტული საპროექტო გადაწყვეტილებები მიღებული არ ყოფილა, შესაბამისად, ლაზიკისა და ანაკლიის პორტებს შორის განსხვავებაზე საუბარი მართებული ვერ იქნება. ასევე, „ფაქტ-მეტრის“ თანახმად, ორივე

⁷ ინტერპრესნიუსი (სექტემბერი 18, 2012). მიხეილ სააკაშვილი - შავი ზღვის ინდუსტრიული ზონის შექმნა არ არის პროექტი, რომელიც ერთ რომელიმე მთავრობას და გუნდს ეკუთვნის. ხელმისაწვდომია <https://www.interpressnews.ge/ka/article/213912-mixeil-saakashvili-shavi-zgvis-industriuli-zonis-shekmna-ar-aris-proekti-romelic-ert-romelime-mtavrobas-da-gunds-ekutvnis/>

⁸ საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე (ივნისი 29, 2012). საქართველოს კონსტიტუციური კანონი საქართველოს კონსტიტუციაში ცვლილების შეტანის შესახებ. ხელმისაწვდომია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1696093?publication=0>

2017 წელს აღნიშნული ჩანაწერი კონსტიტუციიდან ამოიღეს, ნაცვლად კი გაჩნდა ჩანაწერი: „ორგანული კანონით, ანაკლიაში იქმნება განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა, სადაც ვრცელდება სპეციალური სამართლებრივი რეჟიმი. ორგანული კანონით, შეიძლება შეიქმნას ასევე სხვა განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონები, სპეციალური სამართლებრივი რეჟიმი“.

⁹ გიორგი ნასრაშვილი (ივლისი 11, 2014). რა სახელიც არ უნდა დავარქვათ, ლაზიკას დავარქმევთ თუ ანაკლიას, დღეს ეს პროექტი გაჩერებულია. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/13633>

¹⁰ ibid

¹¹ ტაბულა (სექტემბერი 30, 2013). თანაინვესტირების ფონდის პრეზენტაცია. ხელმისაწვდომია <https://www.youtube.com/watch?v=NRftj48Xz2c>

პორტის კონცეფციის მთავარი მახასიათებელი ანაკლიის სიახლოვეს არსებული ენგურის კანიონის გამოყენებაა, რაც მათ ფუნდამენტურად ამსგავსებს ერთმანეთს.¹²

პირველი ტენდერი - „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“

2014 წლის დასაწყისში, „საპარტნიორო ფონდის“¹³ დაკვეთით, იაპონური საინჟინრო-საკონსულტაციო კონსორციუმი Oriental Consultants Company Limited-ი, შავიზღვისპირა აკვატორიაში ახალი პორტის ასაშენებელი ადგილის შესარჩევად, კვლევას აწარმოებდა. კვლევის შედეგად, პორტისთვის საუკეთესო ადგილად ანაკლია შეირჩა, რადგან იქ მსხვილი გემების მომსახურება შესაძლებელი იქნებოდა.¹⁴ ამავე წლის აგვისტოში, მთავრობის განკარგულებით, შეიქმნა კომისია, რომელსაც დაევა, განეხილა ანაკლიაში ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობისა და ოპერირების შესახებ ინტერესთა გამოხატვის თაობაზე წარდგენილი განაცხადები.¹⁵ შერჩევის პირველ ეტაპზე ინტერესი გამოხატა თორმეტმა კომპანიამ, რომელთაგან, კომისიის გადაწყვეტილებით, შვიდი კომპანია შეირჩა. 2015 წლის მაისში კომისიამ, აღნიშნული შვიდი კანდიდატიდან, საბოლოო წინადადების წარდგენის შესაძლებლობა ორს მიანიჭა:¹⁶

1. ქართველი ბიზნესმენის, თემურ ქარჩავას მიერ დაფუძნებული კონსორციუმი, რომელშიც შედიოდა: Anaklia Port and Industrial Eco Park (საქართველო); Power China – Hubei Hongyuan Power Engineering Co., LTD (ჩინეთი); British Eco Power LTD (დიდი ბრიტანეთი); სპარტაკ ერაგია - ფიზიკური პირი.
2. TBC ბანკის სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის, მამუკა ხაზარაძის, მიერ დაარსებული „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“, რომელშიც შედიოდა Conti International LLC (აშშ) და TBC ჰოლდინგი (საქართველო).

2016 წლის თებერვალში სატენდერო კომისიამ ტენდერის გამარჯვებულად მამუკა ხაზარაძის „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“ გამოაცხადა. საინვესტიციო ხელშეკრულების

¹² გიორგი ნასრაშვილი (ივლისი 11, 2014). რა სახელიც არ უნდა დავარქვათ, ლაზიკას დავარქმევთ თუ ანაკლიას, დღეს ეს პროექტი გაჩერებულია. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/13633>

¹³ 2023 წლიდან „საქართველოს განვითარების ფონდი“ (DFG), რომელიც წარმოადგენს ერთადერთ სახელმწიფო საინვესტიციო ფონდს.

¹⁴ გიორგი ნასრაშვილი (ივლისი 11, 2014). რა სახელიც არ უნდა დავარქვათ, ლაზიკას დავარქმევთ თუ ანაკლიას, დღეს ეს პროექტი გაჩერებულია. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/13633>

¹⁵ საქართველოს მაცნე (აგვისტო 5, 2014). საქართველოს მთავრობის განკარგულება №1375 2014 წლის 5 აგვისტო. ხელმისაწვდომია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2450973?publication=0>

¹⁶ საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო (ივლისი 16, 2015). ვინ მიიღებს ანაკლიის პორტის მშენებლობის ნებართვას? ხელმისაწვდომია <https://www.transparency.ge/ge/content/stub-581>

გაფორმების შედეგად, კონსორციუმს პორტი, აღნაგობის უფლებით,¹⁷ 52-წლიანი ვადით გადაეცა. 2017 წლის ოქტომბერში კონსორციუმმა მშენებლობის პირველი ფაზის დაწყების ოფიციალური ნებართვა მიიღო, დეკემბერში კი პორტის მშენებლობის დაწყება აღინიშნა ცერემონიით, რომელსაც ესწრებოდნენ მაშინდელი პრემიერ-მინისტრი გიორგი კვირიკაშვილი და მინისტრთა კაბინეტის წევრები: დიმიტრი ქუმსიშვილი, ზურაბ ალავეძე და მიხეილ ჯანელიძე.

ექვსი თვის შემდეგ, 2018 წლის 13 ივნისს, გიორგი კვირიკაშვილმა თანამდებობა დატოვა, 2 აგვისტოს კი საქართველოს გენერალურმა პროკურატურამ TBC ბანკის დამფუძნებლების, მამუკა ხაზარაძისა და ბადრი ჯაფარიძის, მიერ უკანონო შემოსავლის ლეგალიზაციის სავარაუდო ფაქტზე (11 წლის წინანდელი საქმე) გამოძიება დაიწყო. აღსანიშნავია, რომ მანამდე ბიძინა ივანიშვილმა გააკეთა განცხადება, რომლის თანახმადაც, ის ყოფილ პრემიერ-მინისტრ გიორგი კვირიკაშვილს ხშირად ახსენებდა, რომ „ორმა ბანკმა (TBC ბანკი და საქართველოს ბანკი) გადაჭამა მთელი ქვეყანა... ირღვეოდა ბალანსი სახელმწიფო ინტერესებსა და ბიზნესის ინტერესებს შორის და ამას არღვევდა კვირიკაშვილი თავისი ქმედებებით.“¹⁸ 2019 წლის ივნისში მამუკა ხაზარაძესა და ბადრი ჯაფარიძეს ბრალი ოფიციალურად წარედგინათ. ამ ფაქტიდან რამდენიმე დღეში, მათ კონსორციუმის სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარისა და თავმჯდომარის მოადგილის პოსტები დატოვეს, რადგან, მათი თქმით, სასამართლო პროცესები შესაძლოა ანაკლიის პორტის განვითარების შემაფერხებელი ფაქტორი გამხდარიყო.¹⁹

„ანაკლიის განვითარების კონსორციუმში“, TBC ჰოლდინგსა და Conti International-თან ერთად, დასავლური კომპანიები - SSA Marine, Wondernet Express-ი და G-Star Ltd - შევიდა. „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ გარდა, პორტის კრედიტორები უნდა ყოფილიყვნენ საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტები - ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD), აზიის განვითარების ბანკი (ADB), აშშ-ის საინვესტიციო ბანკი (OPIC), ნიდერლანდური კომპანია Van Oord-ი და კერძო ინვესტორი, ნიდერლანდელი ბობ მეიერი. ასევე ცნობილი იყო, რომ ევროკავშირი პორტის მშენებლობის მეორე ფაზას 233 მლნ ევროთი დააფინანსებდა.

2018 წლის მეორე ნახევარში ფინანსურმა ინსტიტუტებმა, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის დასაფინანსებლად, მთავრობას მოსთხოვეს გარანტიები, რომლებიც 8-პუნქტიან გეგმაში ასახეს. ერთ-ერთი პუნქტი, რომელიც კომერციული რისკის გადაზღვევას შეეხებოდა,

¹⁷ მიწის ნაკვეთის გადაცემა ვადიან სარგებლობაში, ამ ნაკვეთზე ან მის ქვეშ რაიმე ნაგებობის აღმართვის უფლებით.

¹⁸ ნინო ჩიჩუა (ოქტომბერი 15, 2019). ანაკლიის პორტი – მნიშვნელოვანი მოვლენების ქრონოლოგია. ნეტგაზეთი. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/398506/>

¹⁹ ნინო ბიძინაშვილი (აგვისტო 5, 2019). კონსორციუმში საკუთარ აქციებს ხაზარაძე და ჯაფარიძე სატრასტო ფონდს გადასცემენ. ნეტგაზეთი. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/385547/>

მთავრობამ, მოლაპარაკებების დაწყებამდევე, პრინციპულად არ განიხილა.²⁰ რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის განცხადებით, სახელმწიფოს ყველაზე რთული პოზიცია ამ საკითხზე ექნებოდა, რადგან მას ინვესტორის კომერციული რისკების დაზღვევა არ შეუძლია.²¹ ამასთან, აღსანიშნავია, რომ მთავრობამ კონსორციუმის პროექტის ფინანსური დახურვის ვადა, კონსორციუმის თხოვნის საფუძველზე, რამდენიმე თვით, სამჯერ გადაავადა.²² მიზეზად კონსორციუმმა დაასახელა მე-8 პუნქტზე ფინანსურ ინსტიტუტებსა და სახელმწიფოს შორის შეთანხმებულობა. თუმცა ასევე განაცხადა, რომ პროექტისთვის საჭირო ფინანსები სრულად მობილიზებული ჰქონდა და ეს ოფიციალურად მაშინ გაცხადდებოდა, როდესაც მთავრობა და საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტები ტვირთბრუნვის კომერციული რისკების დაზღვევაზე შეთანხმდებოდნენ. კონსორციუმის თანახმად, მან, შესაბამის ვადებში, მაქსიმალურად შეასრულა თავისი ვალდებულებები, დაასრულა ყველა საერთაშორისო ტენდერი, გამოავლინა გამარჯვებული სამშენებლო კომპანიები და მზად იყო პორტის მშენებლობის ახალ ეტაპზე გადასასვლელად. ხოლო რაც შეეხება უშუალოდ სამშენებლო ვადებს, კონსორციუმის განცხადებით, თუ მომდევნო ერთი თვის განმავლობაში მთავრობა და ბანკები მე-8 პუნქტზე შეთანხმდებოდნენ, ანაკლიის პორტი დადგენილ ვადებში, 2021 წლის დასაწყისში, შეძლებდა პირველი გემის მიღებას.²³

თუმცა, როგორც მოსალოდნელი იყო, მოლაპარაკებებზე მთავრობა და ინვესტორები რვიდან შვიდ პუნქტზე შეთანხმდნენ, კომერციული რისკის დაზღვევაზე კი მთავრობამ კვლავ უარი განაცხადა. შედეგად, კონსორციუმს დაევალა ახალი ინვესტორების მოძიება 2019 წლის 31 დეკემბრამდე. კონსორციუმის ინფორმაციით, მან მთავრობას, აღნიშნულ ვადებში, ორი პოტენციური ინვესტორი წარუდგინა, თუმცა ხელისუფლებამ (1) ყაზახურ - ჰონგ-კონგური ჯგუფი (Meridian Capital Limited) ინვესტორთა წარმომავლობის გამო დაიწუნა, რადგან დასავლელები არ იყვნენ, კერძოდ, ამერიკელები; (2) ამერიკული საინვესტიციო ფონდის პოტენციურ ინვესტორებს

²⁰ სახელმწიფოს გადაზღვეული აქვს კომერციული რისკები ანაკლიის პროექტთან დროში თანხვედრაში მყოფი „ნამახვანჭისისა“ და „ნენსკრაჰისის“ მშენებლობის პროექტები.

²¹ საზოგადოებრივი მაუწყებელი (მაისი 21, 2019). მაია ცქიტიშვილი - სახელმწიფოს არ შეუძლია ინვესტორის კომერციული რისკების დაზღვევა. ხელმისაწვდომია <https://1tv.ge/news/maia-cqitishvili-sakhelmwifos-ar-sheudzlia-investoris-komerciuli-riskebis-dazghveva/>

²² ზურაბ მასისაშვილი და ვალერი კვარაცხელია (ივნისი 10, 2021). ანაკლიის პორტის ჩაშლის ძირითადი მიზეზი იყო უხარისხო ინვესტორი, რომელმაც თავისი ვალდებულებები ვერ შეასრულა. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/39603>

²³ საზოგადოებრივი მაუწყებელი (ივნისი 12, 2019). „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი“ ფინანსების მოსაზიდად ვადის გახანგრძლივების შესახებ პრემიერ-მინისტრის გადაწყვეტილებას მიესალმება. ხელმისაწვდომია <https://1tv.ge/news/anakliis-ganvitarebis-konsorciumi-finansebis-mosazidad-vadis-gakhangrdzlivebis-shesakheb-premier-ministris-gadawyvtebas-miesalmeba/>

(Cerberus Capital Management, L.P) კი მთავრობამ ინვესტორის მისაღებობის წერილობითი დასტური, დაპირების მიუხედავად, არ გაუგზავნა.²⁴

2020 წლის 9 იანვარს, საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილების საფუძველზე, „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს“ ხელშეკრულება შეუწყდა. მთავრობის განცხადებით, კონსორციუმმა საინვესტიციო ხელშეკრულების შვიდი პუნქტით გათვალისწინებული ვალდებულებები ვერ შეასრულა. კონკრეტულად, ვერ მოიზიდა 120 მლნ აშშ დოლარი საკუთარი კაპიტალის შესავსებად, ვერ წარმოადგინა გაფორმებული ხელშეკრულებები პირველი ფაზის ტერმინალის ოპერატორთან, პირველი ფაზის სამშენებლო სამუშაოების კონტრაქტორთან და საერთაშორისო ბანკებთან, 400 მლნ აშშ დოლარის ოდენობით სესხის გამოყოფის თაობაზე.²⁵

კონსორციუმმა, რომელსაც მოსამზადებელ სამუშაოებში უკვე 75 მლნ დოლარი ჰქონდა დახარჯული, საერთაშორისო სავაჭრო პალატის (ICC) საერთაშორისო საარბიტრაჟო სასამართლოში საქართველოს წინააღმდეგ, ზარალის ანაზღაურების მიზნით, სარჩელი შეიტანა. თუმცა 2024 წლის ივლისში საარბიტრაჟო სასამართლომ დაადგინა, რომ მთავრობამ კონსორციუმთან კონტრაქტი კანონიერად გაწყვიტა.²⁶ საარბიტრაჟო სასამართლოს გადაწყვეტილება კონფიდენციალურია და მხოლოდ იმ შემთხვევაში შეიძლება გასაჯაროვდეს, თუ დავაში მონაწილე მხარეები ამ საკითხზე სრულად შეთანხმდებიან. ამ შემთხვევაში მხარეებმა მხოლოდ გადაწყვეტილების შედეგი და მათზე თავიანთი პოზიციები წარმოადგინეს.

ხელისუფლების თანახმად, საარბიტრაჟო სასამართლომ სრულად გაიზიარა საქართველოს იუსტიციის სამინისტროს მიერ წარდგენილი სამართლებრივი არგუმენტები და მტკიცებულებები და დაადგინა, რომ, მიუხედავად საქართველოს მთავრობის მიერ მშენებლობისთვის საჭირო დაფინანსების მოსაძიებლად დადგენილი ვადების მრავალჯერ გადავადებისა, ინვესტორმა, მთლიანად საკუთარი ბრალეულობით, ვერ შეძლო ვალდებულების შესრულება.²⁷

²⁴ ზურაბ მაისაშვილი და ვალერი კვარაცხელია (ივნისი 10, 2021). ანაკლიის პორტის ჩაშლის ძირითადი მიზეზი იყო უხარისხო ინვესტორი, რომელმაც თავისი ვალდებულებები ვერ შეასრულა. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/39603>

²⁵ ინფრასტრუქტურის სამინისტრო (იანვარი 9, 2020). „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმთან“ ხელშეკრულება ოფიციალურად შეწყდა. ხელმისაწვდომია <https://shorturl.at/fA063>

²⁶ Civil.ge (ივლისი 30, 2024). საარბიტრაჟო სასამართლომ საქართველოს მთავრობის წინააღმდეგ ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის სარჩელი არ დააკმაყოფილა. ხელმისაწვდომია <https://civil.ge/ka/archives/618179>

²⁷ ინტერპრესნიუსი (ივლისი 30, 2024). რატი ბრეგაძე - საერთაშორისო არბიტრაჟმა დაადასტურა, რომ მთავრობამ „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმთან“ ხელშეკრულება შეწყვიტა კანონიერად - გილოცავთ საქართველოს მორიგ დიდ გამარჯვებას! ხელმისაწვდომია <https://www.interpressnews.ge/ka/article/807578-rati-bregaze-saertashoriso-arbitrazhma-daadastura-rom-mtavrobam-anakliis-ganvitarebis-konsorciumtan-xelshekruleba-sheqcqvita-kanonierad-gilocavt-sakartvelos-morig-did-gamarjebas/>

საპასუხოდ, კონსორციუმმა განაცხადა, რომ იმედგაცრუებული იყო სასამართლოს გადაწყვეტილებით, თუმცა საქართველოს ხელისუფლების წარმომადგენლებმა გადაწყვეტილება არასწორი ინტერპრეტაციით გაავრცელეს. კერძოდ, კონსორციუმი აცხადებდა, რომ დავა მწვავე იყო (გადაწყდა 2-1-ის წინააღმდეგ) და კონსორციუმის მიერ დაყენებულმა მოთხოვნებმა, მთავრობის ქმედებებთან დაკავშირებით, მნიშვნელოვანი საკითხები და ლეგიტიმური კითხვები წამოჭრა. ასევე, კონსორციუმის თანახმად, საარბიტრაჟო სასამართლომ მთავრობის მიერ კონსორციუმის წინააღმდეგ დაყენებულ ყველა მოთხოვნაზე (არ დაუკონკრეტებია, თუ რა მოთხოვნებზეა საუბარი) ერთხმად თქვა უარი. გარდა ამისა, კონსორციუმმა განაცხადა, რომ, მართალია, მათ ტრიბუნალისა და საარბიტრაჟო სასამართლოს ხარჯების ანაზღაურება დაევაღათ, მაგრამ სასამართლომ არ დააკმაყოფილა საქართველოს მთავრობის მოთხოვნა, რომ კონსორციუმს მათთვის სახელმწიფოს მიერ გაწეული საგულისხმო ოდენობის სამართლებრივი და სხვა სახის ხარჯები აენაზღაურებინა. საბოლოოდ, კონსორციუმის ინტერპრეტაციით, სასამართლოს თავისი გადაწყვეტილებით არ უარუყვია, რომ მთავრობამ გადადგა ისეთი ნაბიჯები, რომლებიც პროექტის განხორციელებისთვის „არასახარბიელო“ იყო.²⁸

იქიდან გამომდინარე, რომ საარბიტრაჟო სასამართლოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილების სრული შინაარსი, გარემოებები და მიზეზები საზოგადოებისთვის უცნობია, დარწმუნებით იმის თქმა, თუ კონკრეტულად რის გამო შეწყვიტა სახელმწიფომ კონსორციუმთან დადებული ხელშეკრულება, რთული სათქმელია. მიუხედავად ამისა, შესამჩნევია, რომ „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ ირგვლივ, მოვლენები საეჭვოდ განვითარდა - (1) მთავრობამ პრინციპული უარი განაცხადა რისკების გადაზღვევაზე მაშინ, როდესაც მასშტაბური ენერგეტიკული პროექტები, რომელთა ნაწილი ანაკლიის პორტის განვითარების თანადროულად მიმდინარეობდა, აქამდე ბევრჯერ ჰქონია გადაზღვეული; (2) პორტამდე მისასვლელი ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის გამოცხადებული ტენდერი სახელმწიფოს სამჯერ ჩაეშალა;²⁹ (3) პროკურატურამ კონსორციუმის დამფუძნებლების წინააღმდეგ, 11 წლის დავიანებით, სისხლის სამართლის საქმე აღძრა, რის გამოც ხაზარაძემ და ჯაფარიძემ კონსორციუმის დატოვება გადაწყვიტეს; (4) როგორც კონსორციუმმა განაცხადა, დაპირების

²⁸ ანაკლიის პორტი Anaklia Port (ივლისი 30, 2024). ხელმისაწვდომია https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=511816478181484&id=100080594074862

²⁹ პაატა გაფრინდაშვილი და მარიამ წიწკაშვილი (აგვისტო 8, 2019). ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/38172>

მიუხედავად, მთავრობამ პოტენციურ ინვესტორებს მისაღებობის დამადასტურებელი წერილი შესაბამის ვადებში არ გაუგზავნა.³⁰

აღნიშნული საფუძვლიანი ეჭვი კიდევ უფრო გამყარდა 2020 წლის 9 იანვარს, როდესაც „ქართული ოცნების“ წევრმა, პარლამენტის დარგობრივი ეკონომიკის პოლიტიკის თავმჯდომარე რომან კაკულიამ ტელეკომპანია „პირველის“ ეთერში ისაუბრა რუსეთისგან მომავალ საფრთხესა და ანაკლიის პროექტის შეჩერებას შორის კავშირზე. კონკრეტულად, ჟურნალისტმა კაკულიას დამაზუსტებელი კითხვა დაუსვა:

„ამ პროექტის განხორციელებაში ივანიშვილმა დაინახა საფრთხე რუსეთთან ურთიერთობაში, რომ რაღაც ტიპის პრობლემებს შექმნიდა, ამიტომ მეორე ხელით დაიწყო მთავარი მოთამაშეების დისკრედიტაცია, პროექტისთვის ხელოვნური ბარიერების შექმნა და ურჩევნია, ამას დაერქვას: პოლიტიკურად იეჭვიანა, ხაზარაძეს დევნის და ა.შ., ვიდრე თქვას, რომ ეს არის საფრთხეების გათვალისწინებით მიღებული გადაწყვეტილება? სწორად გავიგე?“

კაკულიამ შეკითხვას ამგვარად უპასუხა:

“კი ბატონო, რა თქმა უნდა, ჩემი დასკვნები ეფუძნება ბატონ მამუკა ხაზარაძის მიერ გაკეთებულ განცხადებებს, ჩემს ცოდნასა და ემოციებს, მიმდინარე პროცესებთან მიმართებით... ჩემთვის წამყვანი არის ქვეყნის უსაფრთხოების ხედა და ამ ინსტრუმენტების გამოყენება ხდება სხვა ინსტრუმენტების არარსებობის გამო და არა იმიტომ, რომ ამ ინსტრუმენტებით აღფრთოვანებულია ქვეყნის ინსტიტუტები.”

კაკულიამ ასევე განაცხადა, რომ მთავარი საკითხი საგარეო პოლიტიკაში სწორი ორიენტირია; ხოლო ვინც არ ფიქრობს, თუ რა დაუჯდება ქვეყანას რუსეთის საფრთხეების შეუფასებლობა, სწორი პოლიტიკოსი არ არის.³¹ აღნიშნული განცხადების შემდეგ, კაკულიამ განმარტა, რომ მისი კომენტარის არასწორი ინტერპრეტაცია მოახდინეს და მას ცალსახად არ უთქვამს, რომ რუსულ საფრთხეებთან დაკავშირებული მოსაზრებები იყო კონსორციუმთან ხელშეკრულების შეწყვეტის მიზეზი. მისი თქმით, შეუსრულებელი ვალდებულებაა მიზეზი, რის გამოც ხელშეკრულება გაუქმდა.³²

³⁰ ზურაბ მაისაშვილი და ვალერი კვარაცხელია (ივნისი 10, 2021). ანაკლიის პორტის ჩაშლის ძირითადი მიზეზი იყო უხარისხო ინვესტორი, რომელმაც თავისი ვალდებულებები ვერ შეასრულა. ფაქტ-მეტრი. ხელმისაწვდომია <https://factcheck.ge/ka/story/39603>

³¹ თაზო კუპრეიშვილი (იანვარი 9, 2020). კაკულიას თქმით, ხელისუფლებამ ანაკლიის პორტს ხელი რუსული საფრთხის გათვალისწინებით შეუშალა. ნეტგაზეთი. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/419162/>

³² ლუკა პერტაია (თებერვალი 3, 2020). როგორ იგებს რუსეთი ანაკლიის პორტის ჩაგდებათ. ნეტგაზეთი. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/424050/>

მეორე ტენდერი - ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი

2022 წლის 12 დეკემბერს პრემიერ-მინისტრმა ირაკლი ღარიბაშვილმა განაცხადა, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი ხელისუფლების მონაწილეობით, 51%-იანი წილით, აშენდებოდა, პარტნიორებისა და პროექტში მონაწილე კომპანიების შესარჩევად კი საერთაშორისო კონკურსი გამოცხადდებოდა.³³ 2023 წლის სექტემბერში ეკონომიკის მინისტრმა ლევან დავითაშვილმა თქვა, რომ კონკურსში მონაწილეობდა ოთხი კომპანია, რომელთაგან ორი ფინალურ ეტაპზე გადავიდა:³⁴

1. ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი: China Communications Construction Company Limited-ი (CCCC) და China Harbor Investment Pte. Ltd;
2. შვეიცარიულ-ლუქსემბურგული კომპანია - Terminal Investment Limited Holding S.A (TIL).

2024 წლის მაისში დავითაშვილმა განაცხადა, რომ „დიდი შანსი იყო“, შესარჩევ კონკურსში გამარჯვებულად, რამდენიმე დღეში, ჩინურ-სინგაპურული CCCC გამოვლენილიყო, რადგან შვეიცარიულ-ლუქსემბურგულმა კომპანიამ ტენდერში საბოლოო წინადადება არ წარადგინა, CCCC-მ კი განაცხადი სრულყოფილად შეავსო. საყურადღებოა, რომ 2025 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ანაკლიის პორტის მშენებლობაზე 150 მლნ ლარის დახარჯვა იგეგმება, რაც საზღვაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობას მოხმარდება. აღნიშნული სერვისისთვის მთავრობამ ბელგიური კომპანია Jan De Nul-ი დაიქირავა.³⁵

მიუხედავად ამისა, ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი ოფიციალურ გამარჯვებულად დღემდე არ დასახელებულა და სახელმწიფოსა და აღნიშნულ კონსორციუმს შორის ხელშეკრულება არ გაფორმებულა.³⁶ საზოგადოებისთვის უცნობია ოფიციალური მიზეზი, თუ რის გამო ვადდება აღნიშნული პროცესი. თუმცა, საკითხთან დაკავშირებით, გარკვეული მოსაზრებები არსებობს. „სამოქალაქო იდეის“ თანახმად, რომელიც, ბოლო წლებია, საქართველოში ჩინეთის საქმიანობას იკვლევს, ერთ-ერთი სავარაუდო მიზეზი, შესაძლოა, შერჩევის პროცესში არსებული ხარვეზი იყოს. კონკრეტულად, კონსორციუმის წევრი კომპანია CCCC-ის საკონტროლო პაკეტს სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული ჯგუფი ფლობს, ტენდერში მონაწილეობის დაუშვებლობის ერთ-ერთი პუნქტი კი ამბობს, რომ „შერჩევის პროცესში მონაწილეობის უფლება

³³ Civil.ge (დეკემბერი 12, 2022). ღარიბაშვილი: ანაკლიის პორტის 51%-ის მფლობელი სახელმწიფო იქნება. ხელმისაწვდომია <https://civil.ge/ka/archives/518383>

³⁴ რადიო თავისუფლება (მაისი 29, 2024). ანაკლიის პორტის პროექტში ჩინური კონსორციუმი გამოცხადდება გამარჯვებულად. ხელმისაწვდომია <https://www.radiotavisupleba.ge/a/32970548.html>

³⁵ Ibid

³⁶ ვიქტორია მღებრიშვილი (აპრილი 14, 2025). როგორც ჩანს, ქართულ-ჩინური პროექტი არ გამოდის... - ხიდაშელი. Business Media. ხელმისაწვდომია <https://bm.ge/news/rogorts-chans-qartul-chinuri-proeqti-ar-gamodis-khidasheli>

არ აქვთ სახელმწიფოს ან/და მუნიციპალიტეტის მიერ დაფუძნებულ საწარმოებს, რომლებშიც სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტი პირდაპირ ან ირიბად ფლობს 30%-ზე მეტ წილს.”³⁷ თუმცა, აღნიშნული ვარაუდის მართებულობის შემთხვევაში, ნაკლებად გასაგებია, თუ თავიდანვე რატომ მიეცა კონსორციუმს კონკურსი მონაწილეობის უფლება. მეორე შესაძლო მიზეზად ბრიტანული HSBC ბანკის მიერ პროექტის ფინანსურ გარანტირობაზე სავარაუდო უარი სახელდება.³⁸

დასახელებული ვარაუდების გარდა, ხელშეკრულების გაფორმების გადავადების მიზეზი, შესაძლოა, „ქართული ოცნების“ მიერ დასავლეთთან გაუარესებული ურთიერთობები და სანქციების მოლოდინი იყოს, რის გამოც, ანაკლიის პორტში, როგორც ბიზნეს პროექტში, პოტენციალს ვეღარ ხედავენ. კონკრეტულად, ანაკლიის პორტი ეკონომიკურად მომგებიანი იქნება იმ შემთხვევაში, თუ მისი საშუალებით რაც შეიძლება მეტი ქვეყნის, მათ შორის, ევროპული და ამერიკული, ტვირთები ცენტრალურ აზიაში გაიგზავნება და პირიქით. იმ შემთხვევაში, თუ საქართველო ამერიკისა და ევროპისგან მასშტაბურ სანქციებს მიიღებს და/ან ისინი თვითონ არ მოინდომებენ ტვირთების გადაზიდვას საქართველოს გავლით, პორტი ეკონომიკურ მიმზიდველობას დაკარგავს. ამასთან, რადგანაც კონსორციუმის წევრი ჩინური კომპანია სახელმწიფოს ეკუთვნის და დიდი ალბათობით, მსგავს მასშტაბურ პროექტში ჩართულობაზე ნებართვა და თანხმობა სახელმწიფომ უნდა მიიღოს, შესაძლოა, ხელშეკრულების გაფორმების გადავადების მიზეზი იყოს ჩინური მხრიდან პროცესის გაჭიანურება.

ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმთან დაკავშირებით არსებული პრობლემები

ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმთან დაკავშირებით, რომელიც ტექნიკურად, თუმცა არაოფიციალურად, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ტენდერის გამარჯვებულია, ცნობილია არაერთი პრობლემური საკითხი. 2021 წლის ივნისიდან CCCC, რომელიც ჩინეთის სახელმწიფოს კუთვნილი კომპანიაა და კონსორციუმის ერთ-ერთი წევრია, სანქცირებულია აშშ-ის უცხოური

³⁷ Civic Idea (იანვარი 24, 2025). რა ეტაპზეა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი? ხელმისაწვდომია <https://civicidea.ge/%e1%83%a0%e1%83%90-%e1%83%94%e1%83%a2%e1%83%90%e1%83%9e%e1%83%96%e1%83%94%e1%83%90-%e1%83%90%e1%83%9c%e1%83%90%e1%83%99%e1%83%9a%e1%83%98%e1%83%98%e1%83%a1-%e1%83%a6%e1%83%a0%e1%83%9b%e1%83%90/>

³⁸ ibid

აქტივების კონტროლის ოფისის (OFAC) მიერ.³⁹ სანქციების მიზნულია ჩინეთის სამხედრო-სამრეწველო კომპლექსში კომპანიის ჩართულობა, რომლის რეგულირებაც OFAC-მა 2021 წლის 3 ივნისს კიდევ უფრო გაამკაცრა.⁴⁰



Sanctions List Search

Specialy Designated Nationals and Blocked Persons list ("SDN List") and all other sanctions lists administered by OFAC, including the Foreign Sanctions Evaders List, the Non-SDN Iran Sanctions Act List, the Sectoral Sanctions Identifications List, the List of Foreign Financial Institutions Subject to Correspondent Account or Payable-Through Account Sanctions and the Non-SDN Palestinian Legislative Council List. Given the number of lists that now reside in the Sanctions List Search tool, it is strongly recommended that users pay close attention to the program codes associated with each returned record. These program codes indicate how a true hit on a returned value should be treated. The Sanctions List Search tool uses approximate string matching to identify possible matches between word or character strings as entered into Sanctions List Search, and any name or name component as it appears on the SDN List and/or the various other sanctions lists. Sanctions List Search has a slider-bar that may be used to set a threshold (i.e., a confidence rating) for the closeness of any potential match returned as a result of a user's search. Sanctions List Search will detect certain misspellings or other incorrectly entered text, and will return near, or proximate, matches, based on the confidence rating set by the user via the slider-bar. OFAC does not provide recommendations with regard to the appropriateness of any specific confidence rating. Sanctions List Search is one tool offered to assist users in utilizing the SDN List and/or the various other sanctions lists; use of Sanctions List Search is not a substitute for undertaking appropriate due diligence. The use of Sanctions List Search does not limit any criminal or civil liability for any act undertaken as a result of, or in reliance on, such use.

[Download the SDN List](#)

[Sanctions List Search: Rules for use](#)

[Visit The OFAC Website](#)

[Download the Consolidated Non-SDN List](#)

[Program Code Key](#)

Details:

Type:	Entity	List:	Non-SDN
Entity Name:	CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY LIMITED	Program:	CMIC-EO13959
		Remarks:	

წყარო: OFAC⁴¹

მანამდე, 2020 წელს, აშშ-ის კომერციის დეპარტამენტმა CCCC-ის შვილობილი კომპანიები ე.წ. Entity List-ში შეიყვანა (Entity List-ში მყოფ კომპანიებს, აშშ-ის მთავრობის თანხმობის გარეშე, ამერიკული წარმოების კომპონენტების ყიდვა ეზღუდებათ), რის მიზნულიც კომპანიების მიერ ჩინეთის ზღვაში, ჩინეთის სამხედრო გაფართოების მიზნით, ფართომასშტაბიანი გათხრები, ხელოვნური კუნძულებისა და სადავო ფორპოსტების მშენებლობა დაასახელა. ამასთან, აშშ-ის სახელმწიფო დეპარტამენტის თანახმად, CCCC მართავს პეკინის „სარტყელი და გზის ინიციატივას“ (BRI), რომელიც განვითარებად ქვეყნებს უხარისხო მშენებლობას აწვდის, შრომას ბოროტად იყენებს და გარემოს აზიანებს.⁴² სანქციის მიხედვით, კომპანიას ფინანსური

³⁹ Office of Foreign Assets Control (June 3, 2021). Sanctions List Search. Via link <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/Details.aspx?id=30930>

⁴⁰ Federal Register (February 16, 2022). Chinese Military-Industrial Complex Sanctions Regulations. Via <https://www.federalregister.gov/documents/2022/02/16/2022-03378/chinese-military-industrial-complex-sanctions-regulations>

⁴¹ Office of Foreign Assets Control (June 3, 2021). Sanctions List Search. Via link <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/Details.aspx?id=30930>

⁴² U.S. Embassy in Georgia (September 10, 2020). China's construction companies sow chaos worldwide. Via <https://ge.usembassy.gov/chinas-construction-companies-sow-chaos-worldwide/>

ტრანზაქციები სრულად არ ეკრძალება, თუმცა გარკვეულ შეზღუდვებს ექვემდებარება - ამერიკულმა კომპანიებმა მთავრობის თანხმობა უნდა მიიღონ იმ ექსპორტსა და ტექნოლოგიების ტრანსფერზე, რომლებშიც CCCC-ია ჩართული. აღნიშნული ნიშნავს, რომ საქართველო აშშ-ის სანქციებს არ არღვევს, თუმცა CCCC, თანხმობის გარეშე, ამერიკულ კომპონენტებს ვერ შეიძენს.⁴³

CCCC მუშაობს ფართომასშტაბიან ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე, როგორებიცაა პორტები და აეროპორტები. კომპანიის კორუფციაში ჩართულობის შესახებ, გაჟღერებულია არაერთი ბრალდება.⁴⁴ 2009 წელს მსოფლიო ბანკმა China Road and Bridge Corporation-ს, ფილიპინურ ტენდერთან დაკავშირებული კორუფციის ბრალდებით, პროექტებში მონაწილეობა რვა წლით აუკრძალა. აღნიშნული კომპანიის მემკვიდრე 2011 წელს გახდა CCCC, რომელიც ანალოგიური აკრძალვით დასაწყვირდა.⁴⁵ CCCC-ს წინააღმდეგ ასევე არის ბრალდებები ეკვატორულ გვინეაში, ქრთამის აღების საკითხსა და ეკვატორში პროექტის სტრუქტურულ ჩავარდნასთან დაკავშირებით. მის შვილობილ კომპანიებს კი 2018 წელს, კორუფციის ბრალდებით, ბანგლადეშსა და მალაიზიაში მუშაობის უფლება შეუჩერდათ. CCCC საქართველოში 2018 წლიდან ოპერირებს. მისი სამუშაოები მოიცავდა უბისა-შორაპნის გზის ნაწილს, რომელსაც ევროპის საინვესტიციო ბანკი აფინანსებდა და წნორის შემოვლით გზას, რომელსაც აზიის განვითარების ბანკი უჭერდა მხარს.⁴⁶

მიუხედავად იმისა, რომ კონსორციუმის წევრი CCCC აშშ-ის სახაზინო დეპარტამენტის უცხოური აქტივების კონტროლის ოფისის (OFAC) სანქცირებულთა სიაში ნამდვილად იძებნება, ეკონომიკის სამინისტრომ განაცხადა, რომ ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმის მიმართ არც საერთაშორისო და არც აშშ-ის სანქციები არ ვრცელდება. სამინისტროს თანახმად, CCCC-ის წინააღმდეგ გავრცელებული განცხადებები პოლიტიზებული კამპანიის ნაწილია, რომელიც „მიზნად ისახავს ანაკლიის პორტის პროექტის განხორციელებისთვის მიზანმიმართულ ხელის შეშლას.“⁴⁷ კონკრეტულად, CCCC-სთან დაკავშირებით, სამინისტრომ განმარტა, რომ აღნიშნული

⁴³ Sergi Kapanadze (August 4, 2024). Georgia's Anti-Western Drift, Anaklia Port, and Lessons for the West. GeoPolitics. Issue 9. Via <https://politicsgeo.com/article/80>

⁴⁴ ibid

⁴⁵ World Bank Group (July 29, 2011). World Bank Applies 2009 Debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project. Via <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project#:~:text=CCCC%20is%20the%20designated%20successor,Project%20by%20the%20World%20Bank's>

⁴⁶ საერთაშორისო გამჭვირვალობა საქართველო (ივნისი 5, 2024). ანაკლიის პორტს საეჭვო რეპუტაციის ჩინური კომპანია ააშენებს. ხელმისაწვდომია <https://transparency.ge/ge/post/anakliis-ports-saechvo-reputaciis-chinuri-kompania-aashenebs>

⁴⁷ ნინო ჩიჩუა (მაისი 30, 2024). ანაკლიის პორტის ჩინური კომპანია სანქცირებულია აშშ-ში, სამინისტრო მანიპულირებს. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/life/724635/>

კომპანია, ასევე მისი რამდენიმე შვილობილი კომპანია, აშშ-ის ვაჭრობის დეპარტამენტმა 2020 წელს ე.წ. Entity List-ში შეიყვანა, რაც, სამინისტროს მიხედვით, „გულისხმობს მხოლოდ კონკრეტული ტრანზაქციების განხორციელების შეზღუდვებს და არა მათ დასაწესებლას – შეზღუდვები არ წარმოადგენს კომპანიების აქტივების მაბლოკირებელ სანქციებს და არ ზღუდავს არანაირ ფინანსურ ტრანზაქციებს CCCC და მის კომპანიებთან, თუ აღნიშნული ტრანზაქცია არ მოიცავს ექსპორტს, რეექსპორტს და ზემოხსენებულ ტრანსფერებს. ასევე, ის არ ზღუდავს სხვა პირებს, შეიძინონ რაიმე სახის მომსახურება ან საქონელი CCCC-დან და მისი შვილობილი კომპანიებისგან.“

გარდა იმისა, რომ ეკონომიკის სამინისტრო თავის განცხადებაში OFAC-ის სანქციათა სიას არ ახსენებს, ხოლო აშშ-ის ვაჭრობის დეპარტამენტის მიერ CCCC-სთვის დაწესებულ შეზღუდვებს სანქციებთან არ აიგივებს, ის ასევე არ ახსენებს მიზეზს (ჩინეთის სამხედრო-სამრეწველო კომპლექსში ჩართულობა), თუ რის გამო შეეხო სანქციები აღნიშნულ კომპანიას.

ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმის მეორე კომპანიაა China Harbor Investment-ი. ის China Harbor Engineering Corp.-ის (CCCC-ის შვილობილი) საზღვარგარეთულ საინვესტიციო განყოფილებას წარმოადგენს. მსგავსად CCCC-ისა, China Harbor Engineerin Corp.-იც ნეგატიური რეპუტაციით გამოირჩევა. ზემოაღნიშნულ მაგალითში, რომელიც ბანგლადეშში CCCC-ის შვილობილი კომპანიისთვის, კორუფციის ბრალდების გამო, უფლების ჩამორთმევას შეეხებოდა, სწორედ China Harbor Engineerin Corp.-ზეა საუბარი. მსგავსი ბრალდება წაუყენეს კომპანიას შრი-ლანკის ჰამბანტოტატ პორტის პროექტშიც.⁴⁸

ანაკლიის დრმაწყლოვანი პორტის მახასიათებლები და მისი მნიშვნელობა საქართველოსთვის

საქართველოში ამჟამად ოთხი ნავსადგურია: (1) ბათუმის, რომელიც თხევად ტვირთზეა კონცენტრირებული, თუმცა ასევე ამუშავებს მშრალ ტვირთსა და კონტეინერებს, (2) სუფსის, რომელიც ნავთობის ტერმინალია, (3) ფოთის, რომელიც ძირითადად მშრალ ტვირთსა და კონტეინერებს ამუშავებს და (4) ყულევის, რომელიც ძირითადად თხევად ტვირთზეა

⁴⁸ სამოქალაქო იდეა (მაისი 31, 2024). ანაკლიის პორტი – საგარეო პოლიტიკური კურსის ცვლილების მორიგი ნაბიჯი. ხელმისაწვდომია

<https://civicidea.ge/%e1%83%90%e1%83%9c%e1%83%90%e1%83%99%e1%83%9a%e1%83%98%e1%83%98%e1%83%a1-%e1%83%9e%e1%83%9d%e1%83%a0%e1%83%a2%e1%83%98-%e1%83%a1%e1%83%90%e1%83%92%e1%83%90%e1%83%a0%e1%83%94%e1%83%9d-%e1%83%9e/>

კონცენტირებული. თუმცა არც ერთი მათგანის სიღრმე არ არის საკმარისი მსხვილი გემების - Panamax ან VLC - მისაღებად, რაც ტვირთბრუნვას საგრძნობლად გაზრდიდა. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი კი, ამ კუთხით, საქართველოში უკონკურენტო იქნება, რადგან, გემების მიხედვით, პორტის აშენების პირველმა ფაზამ უნდა მიაღწიოს გამტარუნარიანობას, რომელიც საჭიროა ყოველწლიურად, სულ მცირე, 600 000 TEU (ერთეული, რომელიც 20-ფუტიანი რეგულარული კონტეინერის ეკვივალენტია) ტვირთის დასამუშავებლად⁴⁹ და 10 000 კონტეინერის ტევადობის გემების მისაღებად. შედარებისთვის, ფოთში, რომელიც საქართველოში მთავარი პორტია, მხოლოდ 1.5 ათასი კონტეინერის ტევადობის გემები შემოდის.⁵⁰

გარდა იმისა, რომ ანაკლიის პორტი საქართველოში მეტ სამუშაო ადგილს, გაზრდილ ტვირთბრუნვასა და შესაბამისად, მეტ გადასახადსა და შემოსავალს უზრუნველყოფს, მისი განვითარება გეოპოლიტიკური კუთხითაც მნიშვნელოვანია.

აქამდე აზიისა და ევროპის დამაკავშირებელი ორი ტრადიციული მარშრუტი არსებობდა: ჩრდილოეთის ღერეფანი და ოკეანის გზა. ჩრდილოეთის სარკინიგზო მარშრუტით ჩინეთიდან ტვირთი ჯერ ყაზახეთში გადაიზიდება, შემდეგ - რუსეთში, რუსეთიდან, ბელარუსის გავლით, ევროკავშირში ჩადის. გადაზიდვების ნაწილი მონღოლეთის გავლითაც ხორციელდება. აღნიშნულ სატრანსპორტო ღერეფანში საქართველო ვერ ხვდება. მეორე ტრადიციული მარშრუტი - ოკეანის გზა, რომელიც ხანგრძლივი, თუმცა ყველაზე იაფია, ჩინეთ-ევროკავშირის შორის ტვირთების გადაზიდვაში ყველაზე ხშირად გამოიყენება. საოკეანო მარშრუტი იწყება ყვითელი და აღმოსავლეთ ჩინეთის ზღვების პორტებიდან, გადის მალაკის სრუტეზე, შემდეგ, ინდოეთის ოკეანის გავლით, შედის წითელ ზღვაში, იქიდან სუეცის არხით გადადის ხმელთაშუა ზღვაში, საიდანაც ევროპის სამხრეთ და დასავლეთ სანაპიროებამდე აღწევს. საქართველო არც აღნიშნულ მარშრუტში ხვდება.⁵¹

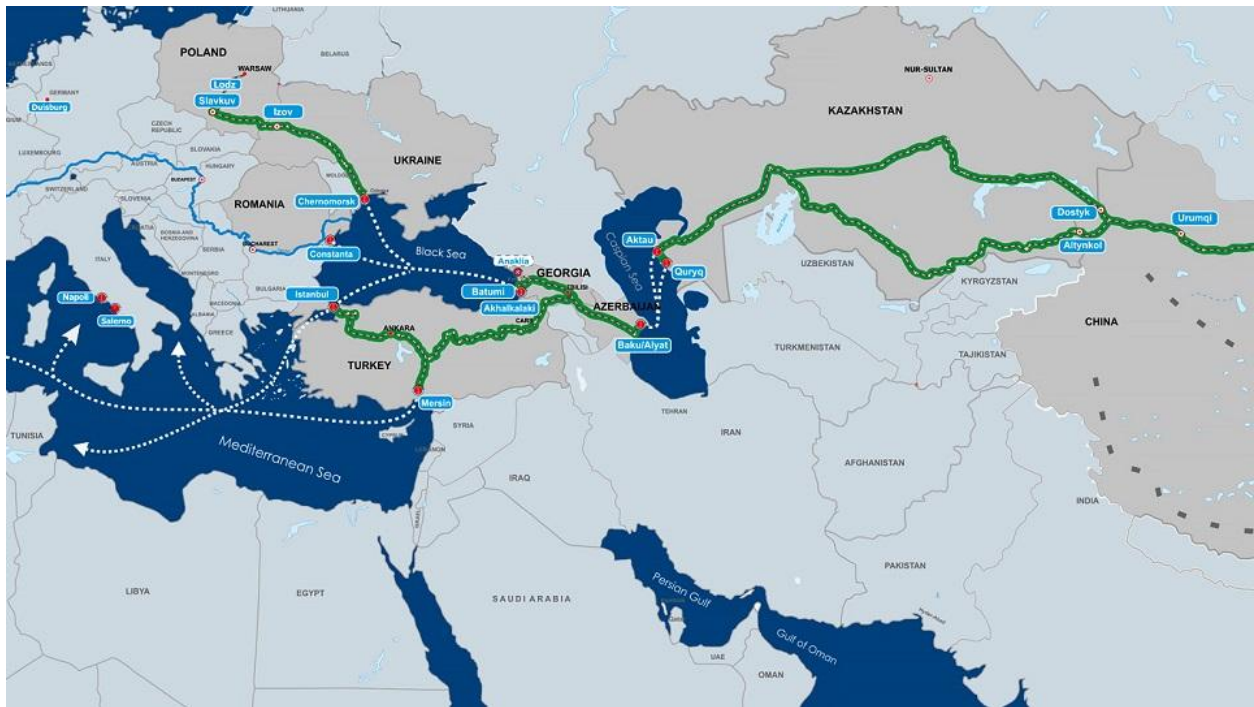
„ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო გზა“ (TITR), ე.წ. შუა ღერეფანი, აღნიშნული ორი მარშრუტის ალტერნატივაა, რომელსაც განსაკუთრებით მხარს უჭერს ჩინეთი, თურქეთი, ცენტრალური აზიისა და კავკასიის ქვეყნების უმეტესობა. შუა ღერეფანი სახმელეთო და საზღვაო ტრანსპორტირების კომბინაციაა. სწორედ ამ მარშრუტში ენიჭება ანაკლიის პორტს დიდი

⁴⁹ საჯარო და კერძო თანამშრომლობის სააგენტო (თებერვალი 21, 2023). ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის ასაშენებლად ინტერესთა გამოხატვა გამოცხადდა. ხელმისაწვდომია <https://ppp.gov.ge/anakliis-ghrmawylovani-navsadguris-asasheneblad-interesta-gamokhatva-gamockhadda/>

⁵⁰ Jam News (სექტემბერი 17, 2024). ანაკლია - პოლიტიკურ ჭაობში ჩაძირული მომავალი. ხელმისაწვდომია <https://jam-news.net/ge/anakliis-portis-mshenebloba/>

⁵¹ ლუკა პერტაია (აპრილი 20, 2023). საქართველო „შუა ღერეფანში“ - ჩინეთსა და ევროპას შორის. რადიო თავისუფლება. ხელმისაწვდომია <https://shorturl.at/YoEBU>

მნიშვნელობა. არსებობს არაერთი სეპტიკური მოსაზრება შუა დერეფნის კონკურენტუნარიანობასა და მის ლოჯისტიკურ სირთულეებზე. თუმცა, მიუხედავად იმ დაშვებისა, რომ შუა დერეფანმა შესაძლოა ალტერნატიული გზები ნამდვილად ვერ ჩაანაცვლოს, დერეფანს დიდი როლი ექნება ყაზახეთის, აზერბაიჯანისა და საქართველოს სავაჭრო გზების დივერსიფიკაციაში.⁵²



წყარო: Middle Corridor (2020)⁵³

ამჟამად ხმელთაშუა ზღვიდან შავ ზღვაში, ბოსფორის სრუტის გავლით, დიდი ზომის გემებს შესვლა შეუძლია. თუმცა, იმ შემთხვევაში, თუ ტვირთი აღმოსავლეთისკენ მიემართება, შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე არ არის არცერთი პორტი, რომელიც დიდი გემის მიღებას შეძლებს. ანალოგიური პრობლემა უდგას აზიიდან მომავალ ტვირთსაც, რომლის ძირითადი ნაწილი სარკინიგზო ტრანსპორტით ჯერ - თურქეთში, შემდეგ კი ევროკავშირში სვდება. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის არსებობა ევროპა-აზიას შორის ტვირთის გადაზიდვას უფრო მოქნილს გახდის.

⁵² ლუკა პერტაია (მარტი 13, 2024). ანაკლიის პორტი: ინვესტორის გარკვევა გადაიდო, მშენებლობაზე კონკურსი მაინც ცხადდება. რადიო თავისუფლება. ხელმისაწვდომია <https://shorturl.at/klHsU>

⁵³ Middle Corridor (2020). Accessible at <https://middlecorridor.com/en/route>

დასავლეთის პოზიცია ანაკლიის პორტის პროექტზე

ანაკლიის პორტის აშენება რომ ევროკავშირის ინტერესებში შედიოდა, დასტურდება მისი მზაობით, პორტის მშენებლობის მეორე ფაზა - 233 მლნ ევროთი, პორტამდე მისასვლელი რკინიგზის მშენებლობა კი 100 მლნ ევროთი დაეფინანსებინა.⁵⁴ აღსანიშნავია, რომ 2025 წლის 4 აპრილს გაიმართა ევროკავშირისა და ცენტრალური აზიის პირველი სამიტი, რომელზეც ევროკომისიის პრეზიდენტმა ურსულა ფონ დერ ლაიენმა ხაზი გაუსვა შუა დერეფნის მნიშვნელობასა და ცენტრალური აზიისა და სამხრეთ კავკასიის ქვეყნებს შორის დაუბრკოლებელ მიმოსვლას. თუმცა ყურადღება გაამახვილა სომხეთის მეზობელ ქვეყნებთან საზღვრების გახსნაზე და ევროპა-ცენტრალური აზიის დაკავშირებაში მის მნიშვნელობაზე.⁵⁵ აღნიშნული შესაძლებელია იმაზე მიანიშნებდეს, რომ ევროკავშირი ანაკლიის პორტის აშენების რეალისტურობას იმდენად ვეღარ ხედავს, რომ მის აქტუალიზაციას საერთაშორისო შეხვედრებზე აღარ ცდილობს.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის აშენებას აქტიურად უჭერს მხარს ამერიკის შეერთებული შტატებიც. 2016 წელს დონალდ რამსფელდმა, აშშ-ის ყოფილმა თავდაცვის მდივანმა, განაცხადა, რომ ამერიკა უფრო აქტიურად უნდა ჩართულიყო აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებაში და ხაზი გაუსვა ამერიკული კომპანიის (Conti International) მონაწილეობას ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარებაში. მისი თქმით, საქართველო აუცილებლად იმსახურებდა NATO-ს წევრობას; რეგიონში მისი მდებარეობიდან გამომდინარე კი, ის უდავოდ დიდ როლს შეასრულებდა NATO-ს სტრატეგიაში, რომელიც შავი ზღვის უსაფრთხოების გაძლიერებასა და რუსეთის ავანტიურის შეკავებას გულისხმობს.⁵⁶ 2019 წელს ანაკლიის მხარდასაჭერი განცხადება აშშ-ის სახელმწიფო დონეზეც გაკეთდა. მაშინდელმა სახელმწიფო მდივანმა მაიკ პომპეომ, პრემიერ-მინისტრ მამუკა ბახტაძესთან აშშ-ში შეხვედრისას, იმედი გამოთქვა, რომ საქართველო ანაკლიის პროექტის დასრულებას შეძლებდა. მისი თქმით, „ეს და სხვა პროექტები გააძლიერებს საქართველოს ურთიერთობას თავისუფალი საბაზრო ეკონომიკის მქონე ქვეყნებთან და თავიდან ააცილებს საფრთხეს, გახდეს რუსეთისა და

⁵⁴ World Bank Group. Indicative TEN-T Investment Action Plan (English). Accessible at <http://documents.worldbank.org/curated/en/577371561465720393>

⁵⁵ European Commission (April 4, 2025). Speech by President von der Leyen at the plenary session of the first EU-Central Asia Summit. Via link https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_25_976

⁵⁶ Wall Street Journal (November 22, 2016). America's Vital Interests Are at Stake in Georgia. Accessible at <https://archive.ph/gwlzZ#selection-141.5-144.0>

ჩინეთის ეკონომიკური გავლენის მსხვერპლი. ამ მოჩვენებით მეგობრებს საქართველოს ინტერესები არ აღარდებთ.”⁵⁷

2020 წელს ოთხმა კონგრესმენმა (ადამ კინზინგერი, ჯერალდ კონოლი, ელიოტ ენგელი და მაიკლ მაკკაული) მაშინდელ პრემიერ-მინისტრ გიორგი გახარიას მისწერეს წერილი, რომელშიც გამოხატავდნენ თავიანთ შეშფოთებას, „აშშ-ის მხარდაჭერილი ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის პოლიტიკურ სამიზნედ ქვევის“ გამო, რაც „აფრთხობდა და აფერხებდა ამერიკული კომპანიების ინვესტიციებს ამ მნიშვნელოვან პროექტში.“⁵⁸

მას შემდეგ, რაც ცნობილი გახდა, რომ ანაკლიის პორტის აშენების ტენდერში, ფაქტობრივად, გამარჯვებული კომპანია CCCC გახდა, აშშ-ის ჰელსინკის კომისიამ გამოაქვეყნა განცხადება, რომელშიც გამოთქვა შეშფოთება იმის შესახებ, რომ „ქართულმა ოცნებამ“ აშშ-ის მიერ სანქცირებულ კომპანიას მხარი დაუჭირა. განცხადების თანახმად, კონსორციუმის დევლოპერები თავიანთ ინფრასტრუქტურულ პროექტებს მასპინძელი ქვეყნების ექსპლუატაციისა და დესტაბილიზაციისთვის იყენებენ; მთავრობის მიერ პორტის აქტივების გადაცემა ჩინეთის კონტროლის ქვეშ მყოფი კომპანიისთვის კი საფრთხეს უქმნის საქართველოს გრძელვადიან უსაფრთხოებას და აძლიერებს საგარეო გავლენას.⁵⁹

აღსანიშნავია, რომ ანაკლიის პორტის განვითარებაში საქართველოსთვის აშშ-ისა და ევროკავშირის მხარდაჭერა არსებითად მნიშვნელოვანია (თუმცა „ქართული ოცნების“ არსებული საგარეო კურსით, ფაქტობრივად, შეუძლებელი) რამდენიმე მიზეზის გამო:

(1) გეოპოლიტიკური მხარდაჭერა და უსაფრთხოება - ანაკლიის პორტი, როგორც შუა დერეფნის ნაწილი, რუსეთის გავლენის შემცირებისა და ევროპა-აზიის დამაკავშირებელი ალტერნატიული მარშრუტის განვითარების ინსტრუმენტად განიხილება. ამ პროექტში აშშ-ისა და ევროკავშირის ინტერესი ეფუძნება მათ სტრატეგიულ მიზანს, გააძლიერონ შავი ზღვის რეგიონის უსაფრთხოება და შეამცირონ რუსეთისა და ჩინეთის გავლენა;

(2) ფინანსური და ტექნოლოგიური სანდოობა - დასავლელი ინვესტორები, როგორებიცაა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD) და აშშ-ის საერთაშორისო განვითარების საფინანსო კორპორაცია (DFC), ცნობილი არიან გამჭვირვალე და მაღალი სტანდარტების მქონე ინვესტიციებით. მათი ჩართულობა უზრუნველყოფს პროექტის

⁵⁷ Civil.ge (ივნისი 12, 2019). ვაშინგტონში მაიკ პომპეოს და მამუკა ბახტაძის შეხვედრა გაიმართა. ხელმისაწვდომია <https://civil.ge/ka/archives/308192>

⁵⁸ ნინო ჩიჩუა (იანვარი 22, 2020). საქართველოს მთავრობამ კონგრესმენების წერილი გაასაჯაროვა. ნეტგაზეთი. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/421641/>

⁵⁹ Jam News (აპრილი 2, 2025). ჰელსინკის კომისია: გვაშფოთებს ოცნების გადაწყვეტილება, ანაკლიის პორტი ჩინეთს გადასცეს. ხელმისაწვდომია <https://jam-news.net/ge/helsinki-komisiis-ganckhadeba-anakliaze/>

განხორციელებას საერთაშორისო ფინანსური და გარემოსდაცვითი სტანდარტების შესაბამისად, რაც ამცირებს კორუფციისა და ხარისხთან დაკავშირებული პრობლემების რისკებს. მაშინ, როცა ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმის კომპანიები არაერთ საერთაშორისო სკანდალშია ჩართული, სწორედ აღნიშნული დარღვევების გამო;

(3) **ჩინეთის „ვალის ხაფანგის“ საფრთხე** - ჩინეთის BRI ინიციატივის ფარგლებში განხორციელებული პროექტები ხშირად ასოცირდება „ვალის ხაფანგის“ საფრთხესთან. განვითარებადი ქვეყნები, დიდი ვალების გამო, ჩინეთის გავლენის ქვეშ ექცევა. მაგალითად, შრი-ლანკის პორტის პროექტმა, რომელშიც CCCC-ის შვილობილი კომპანია China Harbor Engineering Corp.-ი იყო ჩართული, ქვეყანა მძიმე ფინანსური ვალდებულებების წინაშე დააყენა, რის გამოც პორტი ჩინეთს 99-წლიანი იჯარით გადაეცა.⁶⁰ ანაკლიის პორტის შემთხვევაში, მასში ჩინეთის მონაწილეობამ, შესაძლოა, საქართველო მსგავსი დამოკიდებულების რისკის წინაშე დააყენოს, რაც, გრძელვადიან პერსპექტივაში, ქვეყნის სუვერენიტეტსა და ეკონომიკურ დამოუკიდებლობას დააზიანებს;

(4) **სტრატეგიული რისკები და გავლენა** - ჩინეთის ინტერესი ანაკლიის პორტის მიმართ მისი BRI ინიციატივის ნაწილია, რომლის მიზანია გლობალური სატრანსპორტო ქსელების კონტროლი. ანაკლიის პორტის ჩინური კომპანიის ხელში მოხვედრა ზრდის რისკს, რომ ჩინეთი მას თავისი სტრატეგიული, მათ შორის, შესაძლოა, სამხედრო-ლოგისტიკური მიზნებისთვისაც გამოიყენებს. ჩინური კომპანიები ხშირად იყენებენ ინფრასტრუქტურულ პროექტებს მასპინძელი ქვეყნების ექსპლუატაციისა და დესტაბილიზაციისთვის. ეს განსაკუთრებით საგანგაშოა საქართველოსთვის, რომლის გეოპოლიტიკური მდებარეობა მას ჩინეთისა და რუსეთის ინტერესების გადაკვეთის წერტილად აქცევს.

⁶⁰ Civic Idea (მაისი 16, 2024). ჩინეთის საკრედიტო პოლიტიკის ხაფანგები. ხელმისაწვდომია <https://civicidea.ge/%E1%83%A9%E1%83%98%E1%83%9C%E1%83%94%E1%83%97%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%99%E1%83%A0%E1%83%94%E1%83%93%E1%83%98%E1%83%A2%E1%83%9D-%E1%83%9E%E1%83%9D%E1%83%9A%E1%83%98%E1%83%A2%E1%83%98/>

რუსეთის პოზიცია ანაკლიის პორტის პროექტზე

ანაკლიის პორტის აშენების ღია მოწინააღმდეგე რუსეთია. კრემლის მედიამ 2016 წელსვე დაიწყო ინფორმაციის გავრცელება იმის შესახებ, რომ პორტი გახდებოდა აშშ-ის საიდუმლო საზღვაო ბაზა, რომელიც უზრუნველყოფდა მის ჰეგემონიას შავ ზღვაზე.⁶¹ რუსეთს აღნიშნული პროექტის მიმართ ისეთივე მიუღებლობა აქვს, როგორიც საქართველოს ეკონომიკისა და უსაფრთხოების ხელშეწყობის სხვა ნებისმიერი ინიციატივის მიმართ. კრემლი აშშ-ის მიერ მხარდაჭერილი პორტის აშენებას ოკუპირებული აფხაზეთის ადმინისტრაციული საზღვრის სიახლოვეს გეოპოლიტიკურ საფრთხედ მიიჩნევს, რადგან აშშ-ს, საჭიროების შემთხვევაში, იქ საკუთარი სამხედრო გემების განთავსება შეეძლება.⁶² 2018 წელს საგარეო საქმეთა მინისტრი სერგეი ლავროვი დაეთანხმა ჟურნალისტის განცხადებას იმის შესახებ, რომ ამერიკელები ანაკლიაში აშენებენ ღრმაწყლოვან პორტს, სადაც მათ ატომური წყალქვეშა გემების განთავსება აქვთ განზრახული.⁶³

ანაკლიის პორტი რუსეთისთვის ეკონომიკურად არასასურველია, რადგან ის რუსეთის შავი ზღვის პორტის - ნოვოროსიისკის - კონკურენტად სახელდება. „ატლანტიკური საბჭოს“ ცნობით, ნოვოროსიისკის პორტზე რუსეთის ტვირთების უდიდესი ნაწილი მოდის - რუსეთის საიმპორტო და საექსპორტო ტვირთების 20%. ასევე, ტვირთების გადაზიდვის კუთხით, ის ევროპაში მეხუთე ადგილს იკავებს.⁶⁴ რუსეთის საგარეო საქმეთა მინისტრის მაშინდელმა მოადგილემ გრიგორი კარასინმა 2019 წელს მაიკ პომპეოს განცხადებაზე კომენტარი გააკეთა და აღნიშნა, რომ საქართველოს გადასაწყვეტია, თუ რას მოუხერხებს ანაკლიის პორტს, თუმცა რუსეთს არ მოსწონს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის შესახებ აშშ-ის სახელმწიფო მდივნის განცხადების ტონი.⁶⁵

⁶¹ Eto Buziashvili (April 18, 2019). Pro-Kremlin Outlets Fail in Anti-West Sentiment Push around Anaklia Port. DFRLab. Accessible at <https://medium.com/dfrlab/pro-kremlin-outlets-fail-in-anti-west-sentiment-push-around-anaklia-port-b2729b424fe5>

⁶² Jam News (January 9, 2020). Борьба с оппозицией и влияние России? Скандал в Грузии вокруг проекта нового порта. Accessible at

<https://jam-news.net/ru/%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5-%D0%B2%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8-%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D1%80%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D0%B8-%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BA/>

⁶³ The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (December 17, 2018). Foreign Minister Sergey Lavrov's interview with Radio Komsomolskaya Pravda, Moscow, December 17, 2018. Accessible at https://mid.ru/en/foreign_policy/news/1580376/

⁶⁴ ლუკა პერტია (თებერვალი 3, 2020). როგორ იგებს რუსეთი ანაკლიის პორტის ჩაგდებათ. ნეტგაზეთი. ხელმისაწვდომია <https://netgazeti.ge/news/424050/>

⁶⁵ რადიო თავისუფლება (ივნისი 13, 2019). კარასინი: საქართველოს გადასაწყვეტია, რას მოუხერხებს ანაკლიის პორტს, აშშ-ის ტონი არ გვაწყობს. ხელმისაწვდომია <https://shorturl.at/EWNtQ>

რუსეთის პოზიცია დასავლური ინვესტიციით აშენებულ პორტთან დაკავშირებით, მოულოდნელი არ არის. თუმცა საინტერესოა, რა პოზიცია აქვს მას ჩინური ინვესტიციის მიმართ. პირველ რიგში, უნდა ითქვას, რომ რუსეთს აღნიშნულ საკითხზე პოზიცია არ დაუფიქსირებია. მიუხედავად ამისა, შესაძლებელია რამდენიმე ლოგიკური დაშვების გაკეთება, თუ როგორ შეიძლება აღიქვამდეს რუსეთი ანაკლიაში ჩინური ინვესტიციით პორტის აშენებას.

ეკონომიკური თვალსაზრისით, რუსეთისთვის არასასურველია ორივე ვარიანტი - ანაკლიაში პორტი დასავლური ინვესტიციით აშენდება, თუ - ჩინურით. თუმცა ეს ასე არაა გეოპოლიტიკური თვალსაზრისით. ტრადიციულად, სამხრეთ კავკასია დასავლეთსა და რუსეთს შორის შეჯიბრების არეალი იყო, თუმცა რეგიონში, ჩინეთის სახით, მესამე ძალის გამოჩენა მოსკოვისთვის ახალი გამოწვევა იქნება. მიუხედავად რუსეთისა და ჩინეთის „უღიმიტო პარტნიორობისა“, შავ ზღვაში ჩინეთის ყოფნა, შესაძლოა, შემაფერხებელი ფაქტორი გახდეს რუსეთისთვის, საქართველოს მიმართ მისი სამხედრო ინტერესების გატარების თვალსაზრისით. თუმცა, იმის გათვალისწინებით, რომ ჩინეთთან ურთიერთობას უფრო მარტივად მოგვარებად საკითხად აღიქვამს, ვიდრე დასავლეთთან, რუსეთი, თავისი გეოპოლიტიკური მიზნებისთვის, პეკინს, შესაძლოა, ისეთივე არსებით საფრთხედ არ მიიჩნევს, როგორც დასავლეთს და პოტენციურად, მათი გემების ყოფნას ანაკლიის პორტში.⁶⁶ ასევე, გასათვალისწინებელია, რომ შავ ზღვაში ჩინეთის შესვლით, რეგიონში დასავლეთის გავლენა, სავარაუდოდ, კიდევ უფრო შემცირდება, რაც ავტომატურად რუსეთის ინტერესებზე დადებითად აისახება. გარდა ამისა, რუსეთ-ჩინეთს შორის ასიმეტრიული ურთიერთობიდან გამომდინარე, რომელშიც ჩინეთი უფრო გავლენიანია, ვიდრე რუსეთი, ნაკლებად სავარაუდოა, რომ რუსეთი ჩინეთის ინტერესებს ღიად შეეწინააღმდეგოს.

ჩინეთის ინტერესები ანაკლიის პორტის პროექტში

საქართველოსა და ჩინეთს შორის ურთიერთობები საგრძნობლად გააქტიურდა 2022 წლის თებერვალში, რუსეთის უკრაინაში შეჭრის შემდეგ. ამ პერიოდში საქართველომ დასავლეთთან დამოკიდებულება და რიტორიკა მკვეთრად უარყოფითისკენ შეცვალა, ალტერნატიულ პარტნიორად კი ჩინეთი წარმოადგინა. 2023 წლის ივლისში საქართველოს პრემიერ-მინისტრი ირაკლი ღარიბაშვილი ჩინეთში ვიზიტით იმყოფებოდა, რის შემდეგაც მხარეებმა გამოაქვეყნეს

⁶⁶ Emil Avdalani (July 1, 2024). China, the Black Sea, and the Idea of the Middle Corridor. Caucasus Watch. Available at <https://caucasuswatch.de/en/insights/china-the-black-sea-and-the-idea-of-the-middle-corridor.html>

ერთობლივი განცხადება, სტრატეგიული პარტნიორობის დამყარების შესახებ. პრემიერ-მინისტრის ადმინისტრაციის ინფორმაციით, განცხადება ოთხი ნაწილისგან შედგება: პოლიტიკური, ეკონომიკური, ხალხთაშორისი და კულტურული ურთიერთობისა და საერთაშორისო განზომილება.⁶⁷ 2024 წლის თებერვალში ჩინეთმა საქართველოს მოქალაქეებისთვის უვიზო რეჟიმი ამოქმედა. ჩინეთის მოქალაქეები საქართველოსთან უვიზო მიმოსვლით 2023 წლის სექტემბრიდან სარგებლობენ.⁶⁸ მაისში ცნობილი გახდა, რომ ანაკლიის პორტის ტენდერის ფაქტობრივი გამარჯვებული ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი გახდა. საგარეო საქმეთა მინისტრმა ილია დარჩიაშვილმა განაცხადა, რომ საქართველოს მხრიდან ჩინეთთან სტრატეგიული პარტნიორობის დამყარება საგარეო-პოლიტიკურ კურსს არ ცვლის და ინტერესები მხოლოდ ეკონომიკურია; პარლამენტის საგარეო ურთიერთობათა კომიტეტის თავმჯდომარის, ნიკოლოზ სამხარაძის, თქმით კი, საქართველოს ჩინეთთან ურთიერთობაში აქვს თავისი ინტერესი, რომელიც შუა ღერეფანსა და ანაკლიის პორტზე გადის.⁶⁹

მიუხედავად იმისა, რეალურია, თუ - არა „ქართული ოცნების“ განცხადებები ჩინეთთან თანამშრომლობის შესახებ, უფრო საინტერესოა, რა ინტერესები აქვს ჩინეთს საქართველოსთან მიმართებით.

ჩინეთისთვის, რომლის საერთაშორისო ვაჭრობის 95% საზღვაო ტრანსპორტირებაზეა დამოკიდებული, პორტებში ინვესტიცია ეკონომიკურად მომგებიანია. 2013 წელს ჩინეთის პრეზიდენტმა სი ძინ პინმა BRI-ის ინიციატივა და 21-ე საუკუნის საზღვაო აბრეშუმის გზის შექმნის იდეა წარმოადგინა. ამ ეკონომიკური მიმართულების ფარგლებში, 2024 წლის მონაცემებით, ჩინეთმა ყველა კონტინენტზე, გარდა ანტარქტიკისა, ინვესტიცია 129 პორტის პროექტში განახორციელა. მათგან 14 პროექტი არააქტიურია, მიზეზი გარემოს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კითხვები, პოლიტიკური ურთიერთობების გამწვავება, ფინანსური პრობლემები და საშინაო თუ საერთაშორისო უსაფრთხოების საკითხებია. დასავლური სახელმწიფოები განსაკუთრებით შემფოთებული არიან ჩინეთის პოტენციალით, განავითაროს საზღვაო ბაზები სხვადასხვა კონტინენტზე. თუმცა, ამასთან ერთად, განსაკუთრებით საფრთხილოა ჩინეთის

⁶⁷ Civil.ge (ივლისი 31, 2023). საქართველომ და ჩინეთმა სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ ერთობლივი განცხადება გამოაქვეყნეს. ხელმისაწვდომია <https://civil.ge/ka/archives/553828>

⁶⁸ Civil.ge (თებერვალი 26, 2024). ჩინეთმა საქართველოს მოქალაქეებისთვის უვიზო რეჟიმი შემოიღო. ხელმისაწვდომია <https://civil.ge/ka/archives/584294>

⁶⁹ ლუკა პერტაია (ოქტომბერი 20, 2023). „ჩინეთთან დაახლოების ინტერესი შუა ღერეფანსა და ანაკლიის პორტზე გადის“ - მოსმენა პარლამენტში. რადიო თავისუფლება. ხელმისაწვდომია <https://shorturl.at/kc4oT>

მიერ ყველაზე დატვირთული და ურთიერთდამაკავშირებელი პორტების ფლობა, რომლებსაც განსაკუთრებული როლი უჭირავს საერთაშორისო ვაჭრობაში.⁷⁰

2010-2019 წლებში ჩინურმა კომპანიებმა პორტების მშენებლობაში, დაახლოებით, 11 მლნ აშშ დოლარი დახარჯეს, რის შედეგადაც, მსოფლიოში კონტეინერებით ვაჭრობის 27% იმ ტერმინალების გავლით ხდება, რომლებშიც ჩინური კომპანიები წილებს ფლობენ. ჩინეთმა განსაკუთრებული გავლენა მოიპოვა ლათინურ ამერიკაზე და რეგიონის პირველი სავაჭრო პარტნიორი გახდა. 2000 წელს ჩინეთს აფრიკაში ინვესტიცია მხოლოდ ორ პორტში ჰქონდა, 2022 წელს კი ეს რიცხვი 61-მდე გაიზარდა (მოიცავს აფრიკის 30 ქვეყანას). ევროპაში ჩინურ კომპანიებს სრული ან ნაწილობრივი კონტროლი აქვს ორ საკვანძო პორტზე ბელგიასა და საბერძნეთში - BRI-ის ე.წ. დრაკონის თავზე (ასე უწოდა სი ძინ პინმა ბერძნულ პორტ პირეოსს, მისი მნიშვნელობიდან გამომდინარე).⁷¹

ის, რომ ჩინეთის ეკონომიკური ინტერესია, თავისი გავლენის ქვეშ მოაქციოს შუა დერეფნის სატრანსპორტო ქსელები, ბოლო წლებში საქართველოში ჩინეთის ბიზნესაქტივობის ზრდით დასტურდება. „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველოს“ თანახმად, 2024 წელს საქართველოში რეკორდული რაოდენობის - 291 - ახალი ჩინური კომპანია დარეგისტრირდა. ამასთან, ანაკლიის პორტის პროექტის გარდა, არაერთი ჩინური კომპანია ვაზიანში (NATO-ს სამხედრო სწავლებების ბაზა) ახალი აეროპორტის აშენებით დაინტერესდა. 2025 წლის მარტში საქართველოს ეროვნულ ბანკსა და ჩინეთის სახალხო ბანკს შორის, ორმხრივი თანამშრომლობის გაფართოების მიზნით, მემორანდუმი გაფორმდა. მემორანდუმის თანახმად, ორი ბანკი მონეტარული პოლიტიკის საკითხებში ითანამშრომლებს და გაცვლის ინფორმაციასა და ექსპერტიზას ისეთ სფეროებში, როგორებიცაა ფინანსური ტექნოლოგიები, გადახდის სისტემები და ფასიანი ქაღალდების ბაზრის განვითარება. საქართველოში ჩინეთის ელჩმა აღნიშნა, რომ ორ ქვეყანას შორის გაღრმავებული ფინანსური თანამშრომლობა დადებითად აისახება ვაჭრობის, ინვესტიციებისა და ფართომასშტაბიანი პროექტების მშენებლობაზე.⁷²

⁷⁰ Zongyuan Zoe Liu (August 26, 2024). Tracking China's Control of Overseas Ports. Council on Foreign Relations. Accessible at <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports#chapter-title-0-2>

⁷¹ Claudio Bozzi (January 24, 2025). China has invested billions in ports around the world. This is why the West is so concerned. The Conversation. Accessible at <https://theconversation.com/china-has-invested-billions-in-ports-around-the-world-this-is-why-the-west-is-so-concerned-244733#:~:text=China%20has%20invested%20in%20129,port%20development%20from%202010%E2%80%93319.>

⁷² საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო (მაისი 22, 2025). როგორ იზრდება ჩინეთის გავლენა საქართველოში. ხელმისაწვდომია <https://transparency.ge/ge/post/rogor-izrdeba-chinetis-gavlena-sakartveloshi>

შეჯამება

ანაკლიის პორტის ირგვლივ განვითარებული პროცესების შესახებ არსებული ლიმიტირებული საჯარო წყაროების დეტალურად შესწავლის შემდეგ, დარწმუნებით იმის თქმა, თუ კონკრეტულად რის გამო შეწყვიტა სახელმწიფომ „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმთან“ დადებული ხელშეკრულება, რთული სათქმელია. თუმცა კვლევამ აჩვენა, რომ „ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის“ ირგვლივ მოვლენები საეჭვოდ განვითარდა. მიუხედავად იმისა, რომ მთავრობა პორტის პროექტს რიტორიკულად მხარს უჭერდა, ჩნდება საფუძვლიანი ვარაუდი, რომ ხელისუფლება ხელოვნურად აფერხებდა კონსორციუმის მიერ ანაკლიის პორტის აშენების პროცესს. აღნიშნული გონივრული ეჭვი კიდევ უფრო გამყარდა მას შემდეგ, რაც „ქართული ოცნების“ წევრმა პროექტის შეჩერების მიზეზად დაასახელა სახელმწიფოს რეაგირება რუსეთისგან მომავალ საფრთხეზე. რაც შეეხება შემდგომ მცდელობას, რომ პორტი აშენებულიყო სახელმწიფოს მიერ 51%-იანი ფლობის ფარგლებში, ჯერჯერობით ისევ წარუმატებელია. ტენდერის ფაქტობრივი გამარჯვებული ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი, რომელიც მრავალ საერთაშორისო სკანდალშია გახვეული, ოფიციალურად გამარჯვებულად გამოვლენილი ჯერაც არაა. სახელმწიფოს დღემდე არ განუმარტავს, თუ რატომ არაა დადებული ხელშეკრულება აღნიშნულ კონსორციუმთან.

კიდევ ერთხელ ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური პოზიციის საგრძნობლად გასაუმჯობესებლად, ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის აშენება ჯერჯერობით უალტერნატივო პროექტია.

საქართველოსთვის პრიორიტეტი პორტის დასავლური ინვესტიციით აშენება უნდა იყოს. თუმცა, იმ შემთხვევაში, თუ ჩინური კომპანიის სანდოობასთან დაკავშირებით კითხვები არ იარსებებს და ის არ იქნება სანქცირებული უსაფრთხოების ზომების დარღვევის, კორუფციის ბრალდებებისა და „ვალის ხაფანგის“ შექმნის გამო, ხოლო პორტის მართვის უფლება საქართველოს სახელმწიფოს ხელში იქნება, პორტის აშენებით მიღებული სარგებელი გადაწონის ჩინურ კომპანიასთან პარტნიორობით გამოწვეულ პოტენციურ რისკებს.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა ქვეყანას მრავალმხრივ და მასშტაბურ სარგებელს მოუტანს. უპირველეს ყოვლისა, ახალი პორტი Panamax-ის და უფრო დიდი ტიპის გემების მიღებას შეძლებს, რაც არსებითად გაზრდის ქვეყნის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობას და მას უფრო მიმზიდველს გახდის საერთაშორისო სატრანსპორტო კომპანიებისთვის. ეს გამოიწვევს ახალი ლოგისტიკური ცენტრების განვითარებას, დამატებითი

სამუშაო ადგილების შექმნას და მნიშვნელოვნად გაზრდის სახელმწიფო შემოსავლებს, საბაჟო მოსაკრებლებისა და სხვა გადასახადების სახით. ანაკლიის პორტის მშენებლობა და კონსტიტუციაში მითითებული განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონის შექმნა⁷³, ასევე ხელს შეუწყობს რეგიონის ეკონომიკურ განვითარებას, რადგან ის გახდება სატრანსპორტო კვანძი არა მხოლოდ საქართველოსთვის, არამედ მეზობელი ქვეყნებისთვისაც, რაც გააძლიერებს სავაჭრო ურთიერთობებს და ხელს შეუწყობს რეგიონულ ინტეგრაციას.

გარდა ეკონომიკური სარგებლისა, ანაკლიის პორტი საგრძნობლად გაზრდის საქართველოს გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას. ქვეყანა გახდება ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი სატრანსპორტო დერეფნის საკვანძო რგოლი, რაც გაააქტიურებს მის როლს საერთაშორისო ვაჭრობაში და გააძლიერებს მის პოზიციებს საერთაშორისო ასპარეზზე. პორტის მშენებლობა ხელს შეუწყობს საქართველოს ენერგოუსაფრთხოების გაძლიერებას, რადგან ის უზრუნველყოფს ალტერნატიულ სატრანსპორტო მარშრუტებს ენერგომატარებლების იმპორტისთვის. ამასთან, პროექტის წარმატებით განხორციელება მოითხოვს მნიშვნელოვან ინვესტიციებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარების მიმართულებით, როგორებიცაა რკინიგზა და ავტომანქანის გზები, რაც დამატებითი სტიმული იქნება ქვეყნის ეკონომიკისა და ინფრასტრუქტურის განვითარებისთვის.

⁷³ საქართველოს კონსტიტუცია. ხელმისაწვდომია https://www.gov.ge/index.php?lang_id=geo&sec_id=65