

დაკარგვა დაუშვებელია - ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი



6 აგვისტო, 2019

საქართველოს რეფორმების ასოციაცია

ავტორები: პაატა გაფრინდაშვილი, მარიამ ჩიჩიკაშვილი

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი, რომელსაც მართებულად მიიჩნევენ საქართველოს გრძელვადიანი უსაფრთხოებისა და ეკონომიკური განვითარებისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელობის მქონე პროექტად, 2016 წელს დაიწყო. 2017 წლის დეკემბერში საერთაშორისო კონკურსში გამარჯვებული ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი სამშენებლო სამუშაოებს შეუდგა. დღეს კი საქართველოს პირველი ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხორციელებას, რომელიც აზიასა და ევროპას შორის შესაძლო ალტერნატიული სავაჭრო მარშრუტის ამოქმედებას გულისხმობს, საფრთხე ემუქრება.

ანაკლიის პორტი - მისი ეკონომიკური და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა

საქართველოს ამბიცია შავ ზღვაზე ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი და თანამედროვე ღრმაწყლოვანი ინფრასტრუქტურით აღჭურვილი პორტი ააშენოს, მნიშვნელოვან შესაძლებლობას წარმოადგენს, რომ ქვეყანამ რეგიონული ჰაბის პოზიცია გაიმყაროს და ახალ აბრეშუმის გზაზე სტრატეგიული ადგილმდებარეობის წარმოჩენას შეუწყოს ხელი. ანაკლიის პორტს საქართველოს სახელმწიფოსა და მისი ხალხისთვის ეკონომიკური, პოლიტიკური და უსაფრთხოების თვალსაზრისით არანაკლები მნიშვნელობა აქვს, ვიდრე თავის დროზე ნავთობ და გაზსადენებს ჰქონდათ, რამაც საქართველოს, როგორც რუკაზე უმნიშვნელო გეოგრაფიული პუნქტის, სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ადგილად გადაქცევას შეუწყოს ხელი. ასევე, ანაკლიის პორტს შეუძლია საბოლოოდ შეცვალოს ჯერ კიდევ არსებული ქვეყნისთვის საზიანო აღქმა, რომ საქართველო მხოლოდ რუსეთის „სამეზობლოს“ ნაწილი და გავლენის სფეროა - საქართველოს შავიზღვისპირეთში მდებარე ახალი პორტი ევროპელებს საშუალებას მისცემს, ისარგებლონ ალტერნატიული კორიდორით აღმოსავლეთ-დასავლეთ სახმელეთო ვაჭრობისთვის, რომელიც ამჟამად რუსეთის გავლით ხორციელდება.

სტრატეგიული მნიშვნელობის გარდა, პორტს დიდი კომერციული პოტენციალი აქვს. ყველაზე პესიმისტური გათვლებითაც კი, 2025 წლისთვის ანაკლიის პორტმა უნდა შეძლოს 600 ათასი TEU (ერთეული, რომელიც 20-ფუტისანი რეგულარული კონტეინერის ექვივალენტია) მოცულობის ტვირთის და 10,000 კონტეინერიანი გემების მიღება. აღნიშნული ტიპის მცურავი საშუალებები ყველაზე მსხვილი გემებია, რომლებიც ბოსფორის სრუტეში გადიან და რომელთა მიღების შესაძლებლობა საქართველოში დღეს მოქმედ პორტებს (ფოთსა და ბათუმს) არ გააჩნიათ.

შიდა დაპირისპირება და ხელისუფლების წინააღმდეგობრივი სიგნალები

მიუხედავად პორტის პროექტის თავდაპირველი პომპეზური გახსნისა, ამჟამად პროექტი დაპირისპირების საგნად არის ქცეული. პორტის „ბუნებრივი“ მოწინააღმდეგე რუსეთია - მას საქართველოში მორიგი საერთაშორისო მნიშვნელობის პროექტის განხორციელება, რომელიც ქვეყანას ეკონომიკურად გააძლიერებს და დასავლეთთან კიდევ უფრო დაახლოებს, რა თქმა

უნდა, არ სურს. რუსეთის სახით საგარეო ოპონენტის გარდა, პორტს ძლიერი შიდა მოწინააღმდეგეებიც ჰყავს. კერძოდ, ფოთის პორტთან დაკავშირებით ბიზნეს ინტერესების

მქონე პირებს საკუთარი ეკონომიკური სარგებლის დაკარგვა აფრთხობთ და ანაკლიის პროექტის ნებისმიერ ფასად შეჩერება სურთ. ისინი ცდილობენ ხელისუფლებას უტოპიური იდეის განხორციელებისაკენ უბიძგონ, რაც ფოთში ღრმაწყლოვანი ინფრასტრუქტურის განვითარებას გულისხმობს. აღნიშნული, რბილად რომ ვთქვათ, უცნაურად გამოიყურება, რადგან ანაკლია, როგორც საქართველოს სანაპირო ზოლზე ღრმაწყლოვანი პორტის აშენებისთვის საუკეთესო ადგილი, სწორედ „ქართული ოცნების“ მთავრობის მიერ ჩატარებული ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევის შედეგად შეირჩა. უფრო კონკრეტულად კი, საერთაშორისო გამოცდილების მქონე საინჟინრო-საკონსულტაციო იაპონურმა კონსორციუმმა - Oriental Consultants Company Limited, საპარტნიორო ფონდის დაკვეთით ჩატარებული კვლევის შედეგად, შავიზღვისპირა აკვატორიაში პორტისთვის საუკეთესო ადგილად ანაკლია [შეარჩია](#).

მნიშვნელოვანია, რომ შავი ზღვის ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობისა და განვითარების შესახებ ინტერესთა გამოხატვაში 2016 წელს გამარჯვებული ანაკლიის განვითარების კონსორციუმში, პრემიერ-მინისტრ კვირიკაშვილის ბიძინა ივანიშვილთან დაპირისპირების გამო გადადგომიდან საკმაოდ მალევე, 2018 წლის 17 ივლისიდან მოულოდნელად ხელისუფლების მხრიდან საექვო შესწავლის ობიექტად იქცა, რამაც, ბუნებრივია, ხელისუფლების მოტივების შესახებ კითხვები გააჩინა. აღნიშნული კონსორციუმის დამფუძნებლის მამუკა ხაზარაძის წინააღმდეგ წაყენებული ბრალდების გასაჯაროებით დაიწყო, რომლის თანახმადაც ის საქართველოს ერთ-ერთი უმსხვილესი, TBC ბანკის ხელმძღვანელის რანგში ფულის გათეთრებაში იღებდა მონაწილეობას და გაგრძელდა საქართველოს მთავრობის მაღალი თანამდებობის პირთა განცხადებებით, რომლებიც კონსორციუმის მიერ აღებული ვალდებულებების შესრულების „უუნარობაზე“ მიუთითებდნენ (იხ. GRASS-ის [პუბლიკაცია](#) ამავე თემაზე).

თუ თვალს გავადევნებთ საქართველოს ხელისუფლების პოზიციას ანაკლიის პროექტის მიმდინარეობასთან დაკავშირებით, ის, რბილად რომ ვთქვათ, მერყევი და არათანმიმდევრულია. მიუხედავად იმისა, რომ პროექტის წინააღმდეგ საჯაროდ არავინ გამოსულა და ხელისუფლების წარმომადგენლები, პრემიერ-მინისტრ მამუკა ხაზარაძის ჩათვლით, ოფიციალურად ადასტურებენ მთავრობის მხარდაჭერას პორტის მშენებლობასთან დაკავშირებით, ხელისუფლების წარმომადგენელთა ბოლოდროინდელმა განცხადებებმა და ქმედებებმა პორტის პროექტის განმახორციელებელი ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის წინაშე არსებული გამოწვევები კიდევ უფრო გააღრმავა.

გაირკვა, რომ ანაკლიის პორტის პროექტის პირდაპირი მოწინააღმდეგე ყოფილა ეკონომიკის ყოფილი მინისტრი გიორგი ქობულია. გადადგომის შემდეგ მან ღიად დააყენა კითხვის ნიშნის ქვეშ პორტის ეკონომიკური პოტენციალი, მიუხედავად იმისა, რომ სწორედ მმართველი პარტიის წევრებმა შეიტანეს საქართველოს კონსტიტუციაში მუხლი, რომლითაც

ანაკლიის განსაკუთრებული ეკონომიკური სტატუსი განისაზღვრა. მიუხედავად იმისა, რომ მინისტრად ყოფნის დროს, ის რიტორიკულად მხარს უჭერდა პროექტს, თანამდებობის

დატოვების შემდეგ, იგი პროექტის განხორციელების საჭიროებაშიც აღარაა დარწმუნებული, რადგან მისთვის დაუსაბუთებელია როგორც პროექტის ეკონომიკური, ასევე სტრატეგიული მნიშვნელობა (სავარაუდოა, რომ მინისტრად ყოფნის დროსაც მას მსგავსი პოზიცია ჰქონდა). პარადოქსულია, რომ ეკონომიკის ყოფილი მინისტრის ბრძანებით ცხრა თვის განმავლობაში სამინისტროში არსებული სტრატეგიული ანალიზის ჯგუფი ეკონომიკური დასაბუთების ანალიზის შესახებ ინფორმაციას წარუმატებლად ეძებდა, თუმცა, არც აღნიშნული ჯგუფი და არც სამინისტროს ხელში არსებული სხვა რესურსი მინისტრს არ გამოუყენებია კომერციული დასაბუთების მოსამზადებლად, რომელიც, მისივე თქმით, კონსორციუმს და მის პარტნიორებს არ წარმოუდგენიათ.

გიორგი ქობულიამ ასევე განაცხადა, რომ ტვირთბრუნვის დამადასტურებელი ანალიზი ვერ ნახეს საერთაშორისო ინვესტორებმაც და სწორედ ამიტომ გაჩნდა მათი მხრიდან დამატებითი მოთხოვნები მთავრობის მიმართ. სანამ უშუალოდ საერთაშორისო ბანკებს შეეხებოდათ, აღსანიშნავია, რომ ევროკომისიისა და მსოფლიო ბანკის თანაავტორობით შექმნილი „ტრანს-ევროპული სატრანსპორტო კავშირის“ სამოქმედო გეგმაში ანაკლიის პორტი პრიორიტეტულ პროექტადაა აღიარებული. ამავე გეგმის თანახმად, ევროკავშირი პორტის მშენებლობის მეორე ფაზას 233 მილიონი ევროთი დააფინანსებს, რაც თავისთავად მეტყველებს პორტის სატრანსპორტო და ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე.

ამავე კონტექსტში, მნიშვნელოვანია ტვირთბრუნვის პროგნოზებთან დაკავშირებით კონსორციუმისა და ინვესტორი საერთაშორისო ბანკების ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად ჩატარებული კვლევები. მაგალითად, კანადური საკონსულტაციო კომპანიის WSP Global-ის კვლევის თანახმად, რომელმაც დონორ ბანკებს გაუწია კონსულტაცია, ყველაზე პესიმისტური პროგნოზითაც კი ანაკლიის პორტი პირველ ფაზას სრულად დატვირთავს 2025 წელს. თუკი დავუშვებთ, რომ კონსორციუმს არ აქვს პროექტის ეკონომიკური ანალიზი და ეს ბანკებისთვის პრობლემას წარმოადგენდა, გაუგებარია, თავად დონორ ფინანსურ ინსტიტუტებს, მათ შორის EBRD-ის, რატომ უნდა დაეფინანსებინათ კვლევა, სადაც კომერციული დასაბუთება არ იქნებოდა განხილული. ეკონომიკის მოქმედი მინისტრის ნათია თურნავას [განცხადებით](#) კი, ანაკლიის პორტის პროექტის ეკონომიკურ-ტექნიკური დასაბუთება სოლიდურია და სწორედ ესაა ის საფუძველი, რითიც ოთხი სხვადასხვა საერთაშორისო-საფინანსო ინსტიტუტის მაღალი ინტერესი აიხსნება. ნათია თურნავა კი სწორედ მაშინ იყო მინისტრ ქობულიას მოადგილე, როდესაც მინისტრი პორტის კომერციულ დასაბუთებას ვერ პოულობდა.

აღსანიშნავია, რომ ჯერ კიდევ 2014 წლის ივლისში, ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის საერთაშორისო კონკურსში გამარჯვებულად გამოცხადებამდე, საპარტნიორო ფონდი [აცხადებდა](#), რომ ფონდს გააჩნდა ანაკლიის პორტის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება. უცნობია, თუ რატომ ვერ გაეცნო ეკონომიკის მინისტრი საპარტნიორო ფონდის ეკონომიკურ

დასაბუთებას (ასეთის არსებობის შემთხვევაში). ასევე, გაურკვეველია, თუ რატომ დუმს ამ საკითხზე საპარტნიორო ფონდი და მისი ყოფილი ხელმძღვანელი (ირაკლი კოვზანაძე,

რომელიც ამჟამად პარლამენტის საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტის თავმჯდომარეა) თუ მოქმედი აღმასრულებელი დირექტორი დავით საგანელიძე. ერთი რამ ნიშანდობლივია - გიორგი ქობულიას თანამდებობის დატოვების შემდეგ გაკეთებული განცხადებები ცხადყოფს, რომ, როგორც მინიმუმ, ამ უკანასკნელის მინისტრობის დროსაც ანაკლიის პორტის პროექტის მიმართ მთავრობის შიგნით ერთიანი მყარი პოზიცია არ არსებობდა.

დონორი ბანკების (ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD), კერძო უცხოური ინვესტიციების კორპორაცია (OPIC), აზიის განვითარების ბანკი (ADB) და აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკი (AIIB)) მიერ პროექტში 400 მლნ აშშ დოლარის ინვესტირებამდე წამოყენებულ რვა პუნქტიან გეგმასთან დაკავშირებით რამდენიმეთვიანი გაურკვეველობის შემდეგ, 2019 წლის მაისში საქართველოს ხელისუფლებამ და ბანკებმა რვიდან შვიდ პირობასთან დაკავშირებით შეთანხმებას მიაღწიეს. თუმცა, როდესაც ჩანდა, რომ ერთადერთ შესათანხმებელ საკითხს კომერციული რისკების დაზღვევის პუნქტი წარმოადგენდა, მოლაპარაკებების პროცესს საფრთხე შეუქმნა მთავრობის მოულოდნელმა ბრძანებამ ფოთის პორტისთვის ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მიწის ნაკვეთის სამშენებლოდ გამოყენების პირობების დამტკიცების შესახებ, რომლის აღსრულებასაც შესაძლოა ფოთში ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის უტოპიურ წამოწყებაში სახელმწიფოს „ჩათრევა“ მოყოლოდა. საქართველოს ეკონომიკის სამინისტროს მიერ აღნიშნული ბრძანების გაუქმების მიუხედავად, არათანმიმდევრულმა ნაბიჯებმა პროექტის მონაწილეთა შემფოთება და მთავრობის იმიჯის შელახვა გამოიწვია.

დიდი ალბათობით, პროექტის ირგვლივ არსებული დავის ერთ-ერთი გამომწვევი მიზეზი პარტია „ქართული ოცნების“ თავმჯდომარის ბიძინა ივანიშვილსა და კონსორციუმის დამფუძნებელ მამუკა ხაზარაძეს შორის პირად დაპირისპირებას უკავშირდება. ნიშანდობლივია, რომ „თიბისი ბანკისა“ და მისი დამფუძნებლების მიმართ ეროვნული ბანკისა და პროკურატურის მხრიდან „კითხვების“ გაჩენა და შესაბამისი პროცესი ემთხვევა ბიძინა ივანიშვილის 2018 წლის 24 ივლისის [განცხადებას](#) ჯერ „ბანკების მიერ ქვეყნის გადაჭმის“ შესახებ, ხოლო მოგვიანებით, 26 ოქტომბერს გაკეთებულ მორიგ [განცხადებას](#), ხაზარაძის მიერ მის მიმართ გამოვლენილი უმადურობის შესახებ. 2019 წლის აპრილში კი, ივანიშვილმა რამდენიმეთვიანი სიჩუმე, მათ შორის ანაკლიის პროექტთან დაკავშირებით, დაარღვია და [განაცხადა](#), რომ ყოველთვის სკეპტიკურად უყურებდა კერძო კომპანიის მიერ ასეთი კომპლექსური პროექტის განხორციელების შესაძლებლობას. ჩანს, რომ ივანიშვილის ხაზარაძის მიმართ შეცვლილმა დამოკიდებულებამ (მამუკა ხაზარაძის განცხადებით, კვირიკაშვილის გადადგომამდე ბიძინა ივანიშვილი მას და ანაკლიის კონსორციუმს გაწეული სამსახურისთვის მადლობას უხდოდა) მთავრობის მეტ-ნაკლებად მხარდამჭერ პოზიციას წყალი შეუყენა და შესაბამისად, ანაკლიის პორტი მზარდი საფრთხის წინაშე დადგა. არსებობს შეხედულება, რომ ივანიშვილის ქმედებების უკან კრემლის ზეგავლენა

იკვეთება. თუმცა, რაც არ უნდა იდგეს ივანიშვილის მოტივაციების უკან, ფაქტია, რომ ანაკლიის პროექტის ნებისმიერი სახით შეფერხება და მისთვის პრობლემების შექმნა, კრემლის ინტერესებთან თანხვედრაშია.

ანაკლიის პორტი ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის გარეშე?

სამწუხაროდ, არც ფოთის პორტისთვის გაცემული და შემდეგ ანულირებული ბრძანებით დასრულებულა ანაკლიის პორტის პრობლემები. 2019 წლის 24 ივლისს საქართველოს პროკურატურამ ოფიციალურად ბრალი წარუდგინა მამუკა ხაზარაძესა და ბადრი ჯაფარიძეს უკანონო შემოსავლების ლეგალიზების 11 წლის წინანდელ სავარაუდო ფაქტზე. პროკურატურის ბრალდებასთან დაკავშირებით საზოგადოებაში კვლავ მრავალი პასუხგაუცემელი კითხვა რჩება. ბუნდოვანია, რა მიზეზით დაიწყო ჯერ საფინანსო მონიტორინგის სამსახურმა და შემდეგ ეროვნულმა ბანკმა და პროკურატურამ 10 წლის წინანდელი ტრანზაქციის გამოკვლევა. ეს კი, ხაზარაძის მიმართ აღძრულ საქმეზე პოლიტიკური და შერჩევითი მართლმსაჯულების შესახებ შეკითხვებს, ბუნებრივად აღძრავს.

პროკურატურის მიერ დაწყებული ფულის გათეთრების შესახებ გამოძიება გარდა იმისა, რომ ამყარებს სხვადასხვა [ორგანიზაციის](#) მიერ გამოთქმულ შეშფოთებას სახელმწიფოს მიტაცების მზარდი ტენდენციის შესახებ, ამავდროულად, ის საფრთხის ქვეშ აყენებს თავად ანაკლიის პროექტსაც. ხელისუფლება კატეგორიულად უარყოფს განვითარებული მოვლენების ანაკლიის პორტთან კავშირს. მეტიც, ამტკიცებს, რომ ანაკლიის პროექტის განხორციელებისთვის მთავარ პრობლემას კონსორციუმის მხრიდან ვალდებულებების შეუსრულებლობა და ინვესტიციის მოზიდვის უუნარობა წარმოადგენს. მიუხედავად იმისა, რომ ანაკლიის განვითარების კონსორციუმს ფინანსური დახურვის ვადა მთავრობამ 2019 წლის დეკემბრამდე გადაუწია, ხელისუფლების მხრიდან კონსორციუმთან თანამშრომლობის სულ უფრო ნაკლები ენთუზიაზმი იკვეთება. ამის პარალელურად კი, მთავრობის მხრიდან უფრო ხშირად გვესმის [განცხადებები](#) იმის შესახებ, რომ კონსორციუმის წარუმატებლობის შემთხვევაში სახელმწიფო განახორციელებს პროექტს.

ერთი მხრივ, პროექტის სტრატეგიულობაზე საუბარი, ხოლო, მეორე მხრივ, მთავრობის მიერ შერჩეული პროექტის განმახორციელებელი კონსორციუმის მიმართ რამდენიმეთვიანი ღია დაპირისპირება და ბრალდებები, მთავრობის მიზნებთან დაკავშირებით ეჭვებს აღრმავებს. ამას კი, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მძლავრი იმპულსი მისცა 2019 წლის აპრილში ბიძინა ივანიშვილის განცხადებამ, სადაც მან სკეპტიკური დამოკიდებულება გამოხატა პროექტის კერძო ინვესტორის მიერ განხორციელების შესახებ და საჭიროების შემთხვევაში, სახელმწიფოს მხრიდან პროექტის რეალიზებაზე [ისაუბრა](#). ქვეყნის მთავარი გადაწყვეტილების მიმღები პირის ეს განცხადება, რა თქმა უნდა, არ იყო შემთხვევითი წამოცდენა და ამას ცქიტიშვილის უწყების, ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ერთ-ერთი უკანასკნელი ოფიციალური [განცხადებაც](#) ადასტურებს, სადაც იდენტურ მინიშნებას ვკითხულობთ: „ვარწმუნებთ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მშენებლობის

პროექტის ყველა გულშემატკივარს, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი აუცილებლად აშენდება კერძო თუ სახელმწიფო ინვესტიციით!“ ამასთანავე, პრემიერ-მინისტრმა, რომელმაც აპრილში მთავრობის პრიორიტეტად სწორედ კერძო სექტორის მიერ ანაკლიის

პროექტის განხორციელება [დაასახელა](#), 6 აგვისტოს გაკეთებულ [განცხადებაში](#) ასევე ნაკლები აქცენტი დასვა კერძო სექტორის (კონსორციუმის) როლზე და მთავრობის სხვა წარმომადგენლების მსგავსად, საზოგადოების დარწმუნებას შეეცადა, რომ პორტის პროექტი მაინც განხორციელდება.

ერთი მხრივ, სახელმწიფოს „გაჯიუტება“ ტვირთბრუნვის რისკების დაზღვევასთან დაკავშირებით, ხოლო, მეორე მხრივ, ამბიციური განაცხადი, რომ სახელმწიფო თავად გახდება პროექტის ინვესტორი, ურთიერთგამომრიცხავია. მაშინ როდესაც გაცილებით მცირე პასუხისმგებლობაზე მთავრობა უარს ამბობს, მეორე მხრივ, ის პროექტის განხორციელებაზე მთლიანად მთავრობის მიერ პასუხისმგებლობის აღებაზე გვესაუბრება. ეს კი იმ ფონზე, როდესაც კონსორციუმთან შეთანხმებული ვალდებულებების შესრულებისთვის საჭირო პორტამდე მისასვლელ ინფრასტრუქტურაზე გამოცხადებული ტენდერი სახელმწიფოს სამჯერ [ჩაემალა](#), რომ არაფერი ითქვას სამინისტროს უკვე ტრადიციად ქცეულ ინფრასტრუქტურული პროექტებისთვის გამოყოფილი სახსრების ათვისების პრობლემასა და დასახული გეგმების შესრულებაში [ჩამორჩენილობაზე](#). კონსორციუმისგან განსხვავებით კი, ინფრასტრუქტურის სამინისტროს დასახულ გეგმებთან ჩამორჩენილობა ფინანსური სახსრების ნაკლებობით ნამდვილად არ აიხსნება.

თუკი „თიბისი ბანკისა“ და ანაკლიის პორტის პროექტის ირგვლივ განვითარებულ მოვლენებში ხელისუფლების მოტივაციების შესახებ კითხვებს გვერდზე გადავდებთ, შესაძლოა მთავრობის განაცხადი პორტის პროექტის სახელმწიფოს მიერ განხორციელების შესახებ ადეკვატური გვეჩვენოს. თეორიულად, სახელმწიფო, ალბათ, მართლაც მოახერხებს მსგავსი პროექტის განხორციელებას. თუმცა, მთავრობამ ინვესტიციების მოზიდვა და საბიუჯეტო თანხების მობილიზება რომც შეძლოს, ის ვერ განახორციელებს პროექტს იმ კომპანიების გარეშე, რომლებმაც უშუალოდ პორტის მშენებლობა და მისი ფუნქციონირება უნდა უზრუნველყონ. ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა პროექტში თავი მოუყარა მსოფლიოში წამყვან კომპანიებს, რომლებსაც ანალოგიური პროექტების განხორციელების მრავალწლიანი გამოცდილება აქვთ, მათ შორისაა ამერიკული სანავსადგურე ოპერატორი SSA Marine-ი, ევროპის უმსხვილესი სამშენებლო კომპანია ფრანგული „Eiffage“, სხვ. შეთანხმების ჩავარდნის შემთხვევაში, რთული წარმოსადგენია, თუ როგორ და რამდენ ხანში შეძლებს მთავრობა მსგავსი გამოცდილების კომპანიების მოზიდვას, რადგან მას კონსორციუმის რამდენიმე წლიანი მუშაობის ხელახლა გაწევა მოუწევს. ის პოლიტიკური კონტექსტი კი, რაშიც კონსორციუმი და მათი პარტნიორი კომპანიები აღმოჩნდნენ, ასევე საეჭვოს ხდის მთავრობის შესაძლებლობას, რომ შეძლოს მსხვილი პარტნიორების პროექტის განხორციელებისთვის მოზიდვა.

იმის გათვალისწინებით რომ ტვირთბრუნვა წლიურად მოსალოდნელზე სწრაფად იზრდება და სავარაუდოა, რომ ფოთისა და ბათუმის პორტები უფრო ადრე მიაღწევენ გამტარუნარიანობის მაქსიმუმს, ანაკლიის პორტის შეფერხების შემთხვევაში საქართველოს მოუწევს სხვა დერეფნებს, ცუდ შემთხვევაში მცირე ხნით, ხოლო უარეს შემთხვევაში

გრძელვადიანად, დაუთმოს შემოსავალი და განვითარების წყარო. ამასთანავე, მნიშვნელოვანია, აღინიშნოს, რომ კონსორციუმთან შეთანხმების შესაძლო ჩავარდნა დამაზიანებელი იქნება არა მხოლოდ ანაკლიის პროექტის განხორციელების გადადებისა თუ შეჩერების გამო, არამედ იმ პოლიტიკური ზიანის გამოც, რასაც ამ გადაწყვეტილებით საქართველოს საინვესტიციო გარემო მიიღებს.

დროა პროექტის მხარდამჭერები გააქტიურდნენ

იყო მოლოდინი, რომ აშშ-ის სახელმწიფო მდივნის მაიკ პომპეოს განცხადების შემდეგ, სადაც მან რუსული ეკონომიკური ზეგავლენისგან თავის დასაცავად საქართველოს ხელისუფლებას პორტის პროექტის დროულად დასრულებისკენ მოუწოდა, ხელისუფლება პროექტის მხარდამჭერას კონკრეტული ნაბიჯებით გამოხატავდა. თუმცა, კონსორციუმის დამფუძნებლების მიმართ ბრალის წარდგენა და მთავრობის განცხადებები საპირისპიროზე მეტყველებს.

ანაკლიის პროექტის ირგვლივ ამჟამინდელი ჩიხური მდგომარეობის დაძლევა ერთი შეხედვით მარტივად შეიძლება გადაიჭრას. მთავრობამ უნდა დაარწმუნოს საერთაშორისო პარტნიორები, რომ პროექტის მიმართ აღებული მისი ვალდებულება მტკიცე და ურყევეა. ეს დაარწმუნება კი პრაქტიკაში უნდა გამოიხატოს მოლაპარაკებების მაგიდასთან დაბრუნებითა და კომერციული რისკის დაზღვევასთან დაკავშირებით კომპრომისული შეთანხმების მიღწევით. სამწუხაროდ, მთავრობის განცხადებებში არა თუ კომპრომისისთვის მზაობა, მოლარაპარაკების მაგიდასთან დაბრუნებისთვის საჭირო სივრცეც კი აღარ ჩანს. მიმდინარე წლის 30 ივლისს გაკეთებულ [განცხადებაში](#), ინფრასტრუქტურის სამინისტრო კონსორციუმთან და პროექტის პარტნიორებთან ერთად, საინვესტიციო ბანკებსაც (EBRD, OPIC, ADB, AIIB) ცრუ ბრალდებების, არასწორი ინფორმაციის გავრცელების და პოლიტიკური მიზეზების ძებნის ნაცვლად აღებული ვალდებულებების შესრულებისკენ მოუწოდა. ინფრასტრუქტურის მინისტრის ტელეკომპანია „[იმედზე](#)“ 3 აგვისტოს გაკეთებული განცხადებები კი, რომლებიც სრულიად საპირისპიროა იმ პოზიტიურ განწყობებთან, რასაც მინისტრი 21 მაისს ინვესტორ ბანკებთან შეხვედრის შემდეგ [გამოთქვამდა](#), მათ შორის კონსორციუმსა და ბანკებს შორის კომერციული რისკების დაზღვევის პროცესში დახმარებაზე, აღარ გამორიცხავს ანაკლიის პორტის პროექტში კონსორციუმსა და მთავრობას შორის თანამშრომლობის დასასრულს. მინისტრმა, რომელიც ორი თვის წინ პრინციპულად არა ვადებს, არამედ შეთანხმების მიღწევას აცხადებდა, წერტილი დაუსვა მოლაპარაკებებში მთავრობის როლს და განაცხადა, რომ 15 ოქტომბრამდე კონსორციუმსა და ინვესტორებს შორის უნდა მოხდეს პრინციპული შეთანხმება, მაშინ

როდესაც თავადვე აღიარებს, რომ ტვირთბრუნვის რისკების დაზღვევის მოთხოვნა საერთაშორისო ბანკებს დღეს სწორედ მთავრობასთან აქვს წაყენებული.

როგორც ჩანს, აშშ-ის სახელმწიფო მდივნის მაიკ კომპეოს განცხადება საქართველოს მთავრობისთვის საკმარისად დამარწმუნებელი არ აღმოჩნდა. მაია ცქიტიშვილის განცხადებების გათვალისწინებით, პროექტში კონსორციუმის დარჩენა რთული

წარმოსადგენია, რაც, თავის მხრივ, პორტის პროექტის შეჩერებას გულისხმობს. ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის ბოლო [განცხადების](#) თანახმად, მამუკა ხაზარაძე და ზადრი ჯაფარიძე სამეთვალყურეო საბჭოს ტოვებენ და მათ საქართველოში ამერიკის სავაჭრო პალატის პრეზიდენტი მაიკლ ქაუგილი, საერთაშორისო იურიდიული ფირმის, „Dentons“-ის უფროსი მრჩეველი თედ ჯონასი და „Concorde Capital“-ის პრეზიდენტის ჟან-პატრიკ ვუაზი შეცვლიან. ამასთანავე, ხაზარაძისა და ჯაფარიძის აქციები საერთაშორისო სატრასტო ფონდს [გადაეცემა](#). მიუხედავად იმისა, რომ მთავრობის ამჟამინდელი რიტორიკა ანაკლიის პროექტში კონსორციუმის ჩართულობის დასრულებაზე უფრო მიანიშნებს, კონსორციუმის ნაბიჯები აქციების გასხვისებისა და სამეთვალყურეო საბჭოში ცვლილებების შესახებ კვლავ აჩენს იმედს, რომ მთავრობის მუდმივად მერყევი პოზიციები ამჯერად პროექტისა და კონსორციუმისთვის სასარგებლოდ გადაიხაროს. თუმცა, მხოლოდ კონსორციუმის ძალისხმევა არც ადრე და, ბუნებრივია, არც ახლა იქნება საკმარისი. საქართველოს დასავლელი პარტნიორების, აშშ-ისა და ევროპის, ერთობლივი და მკაფიო პოზიცია კვლავ რჩება ივანიშვილისა და მისი ახლო გარემოცვის ბუნდოვანი ინტერესებისგან პორტის პროექტის დაცულობის უკანასკნელ გარანტად. ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის სამეთვალყურეო საბჭოში ამერიკელი და ევროპელი წევრების შესვლამ კი შესაძლოა სწორედ ამ მკაფიო პოზიციების დემონსტრირებას შეუწყოს ხელი.

P.S. სტატია ქვეყნდება 2008 წლის რუსეთის აგრესიიდან 11 წლის თავზე. აგვისტოს ეს დღე საქართველოს ხელისუფლებისთვის კიდევ ერთი სიმბოლური შეხსენება უნდა იყოს, რათა მან გაიაზროს ქვეყნის სტრუქტურული ინტერესები და ანაკლიის პორტის პროექტს, რომელიც ამ ინტერესების განხორციელების გრძელვადიან გარანტს წარმოადგენს, რეალურად დაუჭიროს მხარი. საოკუპაციო ხაზთან ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ამუშავება რუსეთის ოკუპაციისა და ანექსიის პოლიტიკის წინააღმდეგ „ქართული ოცნების“ ხელისუფლების საუკეთესო პასუხი და მემკვიდრეობა იქნებოდა.

პუბლიკაცია განახლებულია და მისი თავდაპირველი ვერსია გამოქვეყნდა ევროპული პოლიტიკის ინსტიტუტის (IEP) აღმოსავლეთ ევროპული თვალსაზრისის ფარგლებში <https://bit.ly/2T56e2L>