



პოლიტიკის დოკუმენტი N2024/07

ანაკლიის პორტის მშენებლობა: ჩინეთის დაფინანსება და მისი გავლენა საქართველოზე

თბილისი, 2024

ავტორები:

ანა ბურდული
სალომე სოლომონიშვილი
გიორგი კაკაბა

შენიშვნა: წინამდებარე დოკუმენტი მომზადებულია შვედეთის ფინანსური მხარდაჭერით. დოკუმენტის შინაარსი არის ავტორ(ებ)ის პასუხისმგებლობა და არცერთ შემთხვევაში არ ასახავს შვედეთის პოზიციას.

სარჩევი

1.	შემაჯამებელი მიმოხილვა	3
2.	შესავალი	6
3.	ჩინეთი, როგორც გლობალური კრედიტორი: დაკრედიტების სტრატეგიები... 7	
3.1.	ხელშეკრულებების კონფიდენციალურობა	10
3.2.	დეფოლტი და ხელშეკრულების შეწყვეტა	11
3.3.	უზრუნველყოფილი გარიგებები	12
3.4.	ვალის რესტრუქტურისა	13
4.	ჩინეთის დაკრედიტების პრაქტიკა ინფრასტრუქტურულ პროექტებში	16
	შესწავლილი მაგალითი: საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ	16
4.0.	ანგოლის მოდელი	16
	შესწავლილი მაგალითები: მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ	18
4.1.	ლას-ჩინეთის რკინიგზის პროექტი	18
4.2.	ჯიბუტი-ეთიოპიის სარკინიგზო გზა	20
4.3.	შრი-ლანკა: ჰამბანტოტას პორტი	21
	შესწავლილი მაგალითების ანალიზი	22
5.	საქართველოს მაგალითი	25
5.1.	ანაკლიის დრმაწყლოვანი პორტის პროექტი წარსულში და ახლა	25
5.2.	ანაკლიის პორტის მშენებლობის ახალი ტენდერი	27
5.3.	სამომავლო ხელშეკრულება: რა შესაძლო რისკები არსებობს?	30
6.	დასკვნა	35
	ბიბლიოგრაფია	37
	დანართი 1: ტექნიკური შენიშვნები დაფინანსების მეთოდები	40

1. შიშვეთი მითხილვა

ჩინეთი ამჟამად ყველაზე დიდი ორმხრივი ინვესტორია დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში. როგორც წესი, ჩინეთი ინვესტიციებს განვითარებადი ქვეყნების ინფრასტრუქტურის, სატრანსპორტო, ენერგეტიკისა და სამთომოპოვებით სექტორებში დებს, რომლებსაც სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვთ ჩინეთის სახელმწიფოსათვის. სესხების აღების ყველაზე მნიშვნელოვანი ზრდა შეინიშნება სუბსაჰარულ აფრიკასა და სამხრეთ აზიაში. ჩინეთის მიერ დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნების დაფინანსება სახელმწიფო სტრუქტურების მეშვეობით ხორციელდება, რომლებიც სხვა სახელმწიფოებს სთავაზობენ როგორც შეღავათიან, ისე არაშეღავათიან სესხებს, სესხის დიდი ნაწილის შესახებ ინფორმაცია კი საჯაროდ ხელმისაწვდომი არ არის. ამგვარი ხელშეკრულებები ხშირად დეფოლტის და ხელშეკრულების შეწყვეტის დებულებების გარდა ხშირად მოიცავს კოლატერალურ გარანტიებს, რაც თავისთავად ამცირებს რისკებს კრედიტორისათვის, მაგრამ დამატებით საფრთხეს წარმოშობს მსესხებლისათვის, მათ შორის, სავალო ვალდებულებებთან დაკავშირებულ რისკებს და დამატებით პრობლემებს ქმნის სესხის რესტრუქტურისაგანის შემთხვევაში. ბოლო კვლევების თანახმად, გაიზარდა სუვერენული სესხების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული საფრთხეები და ხაზი გაესვა გამჭვირვალობის და ინფორმაციის გამჟღავნების მნიშვნელობას პოტენციური რისკების შემცირების მიზნით. მიუხედავად იმისა, რომ ჩინეთი მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი ორმხრივი ინვესტორია, იგი პარიზის კლუბის წევრი არ არის. პარიზის კლუბი კი წარმოადგენს ოფიციალური კრედიტორების არაფორმალურ გაერთიანებას, რომელიც ცდილობს მოვალე ქვეყნების მიერ სესხების დაფარვასთან დაკავშირებული პრობლემების გადასაჭრელად ერთობლივი გადაწყვეტილებები შეიმუშაოს; მათგან განსხვავებით, ჩინეთი არჩევს აწარმოოს პირდაპირი, ხშირად ნაკლებად გამჭვირვალე, ორმხრივი მოლაპარაკებები სესხის რესტრუქტურისაგანისა და პირობების შემსუბუქების შესახებ, რისთვისაც ისეთ სტრატეგიებს იყენებს, როგორცაა სესხის დაფარვის ვადების გახანგრძლივება, საპროცენტო განაკვეთების ცვლილება, სხვადასხვა რესურსსა თუ კაპიტალზე სესხის გადაცვლა; მიუხედავად იმისა, რომ ბოლო პერიოდში მან მხარი დაუჭირა დიდი ოცეულის შეთანხმებას სავალო ვალდებულებების ერთობლივი რეგულირების შესახებ.

ნაშრომში მიმოვიხილავთ ჩინეთის მიერ დაფინანსებულ სხვადასხვა პროექტს, რომლებიც დაყოფილია შემდეგ კატეგორიებად: „ინფრასტრუქტურისათვის განკუთვნილი საქონელი“ და „ინფრასტრუქტურისათვის განკუთვნილი მომსახურება“. ამ პროექტების სიღრმისეული განხილვა წარმოდგენილია 1-ელ დანართში, ტექნიკური და საოპერაციო დეტალების ჩათვლით. განხილულია „ანგოლის მოდელი“, ე.წ. მოდელი „ნავთობი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“, ან გარიგება „საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“, რომლის დროსაც ინფრასტრუქტურის მშენებლობის კომპენსაცია ხდება საქონლის ექსპორტით შემდგომ პერიოდში. ეს მოდელი, რომელიც შთაგონებულია ჩინურ-ანგოლური ერთობლივი საწარმოთი, ისტორიულად წარმატებულად ითვლებოდა მანამ, სანამ 2020 წლის შემდეგ არ შემუშავდა ახალი სავალო ინსტრუმენტები. რაც შეეხება მომსახურებებთან დაკავშირებულ პროექტებს – ლაოს-ჩინეთის რკინიგზას, ადის-აბებას და ჯიბუტის შორის არსებულ რკინიგზას და

ჰამბანტონას პორტს შრი-ლანკაში – ისინი უფრო რთულ გარიგებებს წარმოადგენენ, რადგან ინფრასტრუქტურული მომსახურებების შედეგად უნდა განხორციელდეს სავალო ვალდებულების დასაფარად საჭირო შემოსავლის გენერირება. ეს მაგალითები ნათლად გვიჩვენებს, რომ შეთანხმებები უზრუნველყოფის ღონისძიებებით, ხშირად მიწოდების გარანტიითა და აქტივების დაგირავებით, იწვევს სასესხო კრიზისს, რასაც შემდეგ მოჰყვება ვალების რესტრუქტურის პროცედურა. სხვადასხვა მაგალითის სიღრმისეული შესწავლის შედეგად მიღებული გაკვეთილები ხაზს უსვამს რისკების მართვის ძლიერი ინსტიტუციური და სამართლებრივი ჩარჩოს მნიშვნელობას, ხაზგასმულია, აგრეთვე, სესხის უზრუნველყოფის საშუალებების უარყოფითი ზეგავლენა და სესხის მიმღები სახელმწიფოების მიერ შიდა და გარე მმართველობის სტრუქტურების გაძლიერების აუცილებლობა პროექტების წარმატებისა და ფინანსური მთლიანობის უზრუნველსაყოფად.

ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, საყურადღებოა, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი საქართველოში, რომელიც უნდა განხორციელდეს ჩინეთ-სინგაპურის კონსორციუმთან საჯარო-კერძო თანამშრომლობის (PPP) ფარგლებში, უამრავი რისკის წინაშე დგას, რასაც შესაძლოა დიდი უარყოფითი გავლენა ჰქონდეს პორტის შემდგომ ფუნქციონირებაზე. გამჭვირვალობის ნაკლებობა შესყიდვების სფეროში, კონკურენციის ნაკლებობა და ხელშეკრულების გაურკვეველი პირობები ისევე, როგორც მთავრობის მიერ 51%-იანი წილის ფლობა, აჩენს კითხვებს ფისკალური პასუხისმგებლობისა და ისეთი პირობითი ვალდებულებების წარმოშობის ალბათობის შესახებ, როგორც ტვირთების მოცულობასთან დაკავშირებული სახელმწიფო გარანტიებია, რომლებიც შესაძლოა გადაიზარდოს პირდაპირ ვალდებულებებში და რომლებმაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სახელმწიფო ბიუჯეტზე. ამ შემთხვევაზე ემატება ისიც, რომ პროექტი ითვალისწინებს საწყისი კაპიტალისა და სესხის ფინანსირებას პირველი, 600 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობის ინვესტიციისთვის. გარდა ამისა, ფაქტი, რომ პროექტი უნდა განხორციელდეს Build-Own-Operate (BOO) მოდელის შესაბამისად, ვიდრე უფრო გამჭვირვალე Build-Operate-Transfer (BOT) მოდელია, კიდევ უფრო მეტ ბუნდოვანებას სძენს ფინანსურ ვალდებულებებს და ეჭვის ქვეშ აყენებს პროექტის გამჭვირვალობას.

გარდა ამისა, ჩინეთიდან განხორციელებული ინვესტიციების სასარგებლოდ დასავლეთის ჩართულობისთვის გვერდის ავლა, ჩინეთის გავლენის და კონტროლის ზრდა საქართველოსთვის კრიტიკული მნიშვნელობის ინფრასტრუქტურაზე რისკებს უქმნის საქართველოს ეროვნულ უსაფრთხოებასა და ეკონომიკურ გამჭვირვალობას. პროექტის მომგებიანობა ჯერ კიდევ საკითხავია, თუ გავითვალისწინებთ ევროპიდან პროგნოზირებული სავაჭრო ნაკადების საეჭვო ხასიათს და შემთხვევას იმის თაობაზე, შეძლებს თუ არა ანაკლიის პორტი სათანადო რაოდენობის ტვირთების მოზიდვას. საქართველოს მთავრობის წილის დაფინანსება, რომელიც შესაძლოა საპენსიო ფონდების ან ჩინური კომპანიების სესხების მეშვეობით განხორციელდეს, წარმოშობს სავალო კრიზისის რისკს, რაც შრი-ლანკის ჰამბანტონას პორტის შემთხვევას მოგვაგონებს. ეს საკითხები მოითხოვს პროექტის სტრატეგიული სიცოცხლისუნარიანობისა და ფინანსური მდგრადობის საფუძვლიან შეფასებას, მსგავსი პროექტების ფართო საერთაშორისო გამოცდილებაზე დაყრდნობით.

დადგება თუ არა საფრთხის წინაშე საქართველოს მიზანი, გახდეს მთავარი სატრანზიტო ჰაბი სავალო კრიზისის მოსალოდნელი საფრთხის გამო, თუ ქვეყანა შეძლებს წარმატებით გადალახოს ეს სირთულეები ანაკლიის პორტისთვის წარმატებული მომავლის უზრუნველსაყოფად? ამ ანალიზში შესწავლილია ის პოტენციური რისკები, რომლებიც შესაძლოა მოჰყვეს ჩინურ ინვესტიციებს ამ კრიტიკული მნიშვნელობის მქონე ინფრასტრუქტურულ პროექტში განხილული გლობალური დაკრედიტების საფუძველზე.

იმისათვის, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტმა საქართველოში სრულ საუკეთესო შედეგებს მიაღწიოს, აუცილებელია რისკების მართვისა და პროექტის მართვის ყოვლისმომცველი მიდგომა. საქართველოს მთავრობამ და შესაბამისმა დაინტერესებულმა მხარეებმა პრიორიტეტად უნდა აქციონ ძლიერი ინსტიტუციური და საკანონმდებლო ჩარჩოს შექმნა. ეს მოიცავს ხელშეკრულებების პირობების სიღრმისეულ შესწავლას, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მათი შესაბამისობა ეროვნულ კანონმდებლობასა და საერთაშორისო ვალდებულებებთან და, აგრეთვე, კომერციული შეთანხმებების სრული თანხვედრა შესაბამის სამართლებრივ მოთხოვნებთან ქვეყნის კრიტიკული მნიშვნელობის მქონე აქტივების დაცვის მხრივ.

კორუფციის რისკის შესამცირებლად აუცილებელია გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების უზრუნველყოფა მთელი პროცესის განმავლობაში. პროექტის წარმატებისათვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა ექნება მისი თითოეული ასპექტის შესაბამისობის უზრუნველყოფას საქართველოს ვალის მართვის უფრო ფართო სტრატეგიასთან და მაკროეკონომიკურ პოლიტიკასთან. გარდა ამისა, საჭიროა, ზედამხედველობისა და დამხმარე ჯგუფებს ჰქონდეთ მყისიერი და ყოვლისმომცველი წვდომის შესაძლებლობა, რათა ჩაერთონ და წვლილი შეიტანონ მოლაპარაკებების პროცესში, რაც ხელს შეუწყობს გადაწყვეტილების მიღების უფრო ინკლუზიურ და ინფორმირებულ პროცესს.

ამ სტრუქტურული და პროცედურული რეფორმების მხარდასაჭერად საჭიროა, საქართველოს მთავრობამ ყურადღება გაამახვილოს პოტენციალის გაღრმავებაზე კრიტიკული მნიშვნელობის სფეროებშიც. მნიშვნელოვანია პროფესიული ცოდნისა და რესურსების გაღრმავება სამართლებრივ, ვალების მართვისა და საჯარო ინვესტიციების მართვის სფეროებში. ძალისხმევა მიმართული უნდა იყოს შიდა შესაძლებლობების განვითარებაზე, რათა საფუძველი ჩაეყაროს ტექნიკურ ნოუ-ჰაუს, რომელიც საჭირო იქნება ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხორციელებისა და მართვისათვის. ჩამოთვლილი რეკომენდაციების გათვალისწინებით, საქართველო შეძლებს უკეთესად გაუმკლავდეს პროექტთან დაკავშირებულ გამოწვევებს და დარწმუნდეს იმაში, რომ იგი წარმოადგენს ეკონომიკური წინსვლის კატალიზატორს და ემსახურება ეროვნულ ინტერესებს.

2. შესავალი

დოკუმენტი დაყოფილია სამ მთავარ ნაწილად. დასაწყისში წარმოდგენილია ჩინეთის, როგორც ყველაზე მსხვილი ორმხრივი კრედიტორის, მიმოხილვა, შემდეგ განხილულია არსებული საკრედიტო პრაქტიკა და მოყვანილია კონკრეტული მაგალითები. ბოლოს, აღნიშნულ ანალიზზე დაყრდნობით, ნაშრომში განხილულია ანაკლიის პორტთან დაკავშირებული რისკები და წარმოდგენილია შესაბამისი რეკომენდაციები.

დოკუმენტის მე-3 ქვეთავში მოკლედ არის აღწერილი ჩინეთის, როგორც ყველაზე მსხვილ, ორმხრივ კრედიტორად ყოფნით გამოწვეული შედეგები დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში, აღწერილია ამგვარი სავალო ინსტრუმენტების ძირითადი მახასიათებლები და ხაზგასმულია აღნიშნული სესხის ხელშეკრულებების შემდეგი დებულებები: კონფიდენციალობის ვალდებულება, ვალდებულებების შეუსრულებლობა და მათი შეწყვეტა, რაც, თავისთავად, ამცირებს რისკებს კრედიტორისათვის, მაგრამ დამატებით საფრთხეს წარმოშობს მსესხებლისათვის, მათ შორის, სავალო ვალდებულებებთან დაკავშირებულ რისკებს, და ქმნის დამატებით პრობლემებს სესხის რესტრუქტურისაგან გამომდინარე. ნაშრომში განხილულია ჩინეთის ვალის მართვის სტრატეგიებიც.

მე-4 ქვეთავში განხილულია ჩინეთის მიერ დაფინანსებული სხვადასხვა პროექტი. კონკრეტული მაგალითების საფუძველზე კი წარმოდგენილია დასკვნები და მოცემულია რეკომენდაციები. აღნიშნული პროექტები იყოფა დაფინანსების ორ კატეგორიად: საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ და მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ. გარდა ამისა, 1-ელ დანართში მოცემულია ზემოხსენებული სესხების ტექნიკური აღწერა, პროექტების განვითარების და საოპერაციო ფაზების და თანმდევი ფინანსური ტრანზაქციების აღწერა.

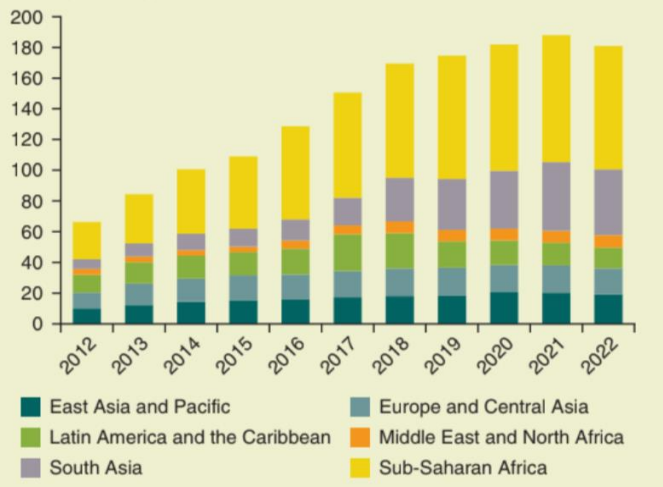
მე-5 ქვეთავში განხილულია ანაკლიის ღრმაწყლოვან პორტში ჩინური ინვესტიციის პოტენციური შედეგები იმის ფონზე, რომ არსებობს შემფოთება ჩინეთის საკრედიტო პოლიტიკის ხაფანგების და გეოპოლიტიკური ცვლილებების საშიშროების შესახებ. ისტორიულად მნიშვნელოვანი ანაკლიის პორტის მიზანი არის აზიისა და ევროპის ერთმანეთთან დაკავშირება და საქართველოს, როგორც სატრანზიტო ჰაბის, როლის გაძლიერება. მიუხედავად ამისა, პროექტის პროგრესს ხელი შეუშალა პოლიტიკურმა სირთულეებმა და კითხვებმა მის ფინანსურ ეფექტურობასთან დაკავშირებით. ანაკლიის პორტის მშენებლობის ახალ კონკურსში უპირატესობა ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმს მიენიჭა, რაც ზრდის შემფოთებას და აჩენს პროექტის გამჭვირვალობასა და ეთიკურ ნორმებთან დაკავშირებულ კითხვებს. პროექტის საჯარო-კერძო-თანამშრომლობის ფარგლებში განხორციელება და მისი დაფინანსების სტრატეგიები, მათ შორის, საპენსიო ფონდის შესაძლო გამოყენება წარმოშობს საჭიროებას, რომ დეტალურად მოხდეს საქართველოს ფისკალური რისკების შესწავლა გეოპოლიტიკურ სიტუაციასთან, შესაძლო კორუფციასთან, ეკონომიკურ შედეგებთან და პროექტის განხორციელებაში დასავლეთის ჩაურთველობასთან დაკავშირებით. ანაკლიის პორტთან დაკავშირებული გამოწვევების გათვალისწინებით, აუცილებელია კრიტიკული მნიშვნელობის მქონე ინფრასტრუქტურაში უცხოური ინვესტიციებით გამოწვეული სარგებლისა და რისკების სიღრმისეული შესწავლა.

3. ჩინეთი, როგორც გლობალური კრედიტორი: დაკრედიტების სტრატეგიები

ამ ნაწილში მოკლედ აღწერილია, თუ როგორ გახდა ჩინეთი ყველაზე მსხვილი ორმხრივი კრედიტორი დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში, მიმოხილულია ჩინეთის მიერ გამოყენებული სავალო ინსტრუმენტების ძირითადი მახასიათებლები და ხაზგასმულია სესხის ხელშეკრულებების ისეთი დებულებები, როგორცაა კონფიდენციალობის ვალდებულება, დეფოლტი და ხელშეკრულების შეწყვეტა, რომლებიც, ერთი მხრივ, ამცირებს რისკებს კრედიტორისთვის, ხოლო, მეორე მხრივ, წარმოშობს დამატებით საფრთხეებს მსესხებლისთვის, მათ შორის სავალო ვალდებულებებთან დაკავშირებულ რისკებსა და დამატებით პრობლემებს სესხის რესტრუქტურისა და რესტრუქტურის შექმნის შემთხვევაში.

ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში ჩინეთი მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე სწრაფად მზარდ ეკონომიკად ჩამოყალიბდა. ეს ზრდა მნიშვნელოვნად იყო განპირობებული ჩინეთის ე.წ. „Going Global“ სტრატეგიით, რომელიც 1999 წელს დაიწყო და რომლის მიზანსაც საზღვარგარეთ ჩინური ინვესტიციების პოპულარიზაცია წარმოადგენდა. შედეგად, საგრძნობლად გაიზარდა უცხოეთში ჩინეთის მიერ განხორციელებული ინვესტიციები და დაკრედიტების მაჩვენებელი. სტრატეგიის განხორციელებას ხელი შეუწყო 2013 წელს მიღებულმა ინფრასტრუქტურის განვითარების გლობალურმა „სარტყლისა და გზის ინიციატივამ“. შედეგად, ჩინეთი ამჟამად ყველაზე დიდი ორმხრივი ინვესტორია დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში¹. 2022 წლის ბოლოსთვის, ჩინეთმა მცირე და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში ჯამში 180 მილიარდი აშშ დოლარი გაასესხა სახელმწიფო ვალისა და სახელმწიფოს მიერ უზრუნველყოფილი საგარეო ვალის სახით. აღსანიშნავია, რომ სუბსაჰარული აფრიკის ქვეყნებში, განსაკუთრებით კი ანგოლაში, 2012 წლიდან მკვეთრად გაიზარდა ჩინეთიდან მიღებული ვალების რაოდენობა და მთლიანობაში სუბსაჰარულ აფრიკაზე ჩინეთის მიერ მცირე და საშუალო ეკონომიკის მქონე ქვეყნებისათვის გაცემული ვალების 44% მოდის. ამავდროულად, სამხრეთ აზიის ქვეყნების ვალი ჩინეთის მიმართ 11 წლის განმავლობაში თითქმის 7-ჯერ გაიზარდა და 2012 წელს

გრაფიკი 1- მცირე და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნების ვალი ჩინეთის მიმართ, 2012-22, მილიარდი აშშ დოლარი დაყოფილი რეგიონების მიხედვით 2012-22. (მილიარდი) აშშ დოლარი



წყარო: გრაფიკი B1.7.1 ანგარიში საერთაშორისო სახელმწიფო ვალების შესახებ 2023 (მსოფლიო ბანკი, 2023).

¹ მსოფლიო ბანკის განმარტებით, ქვეყნები, სადაც ატლასის მეთოდით დაანგარიშებული მთლიანი ეროვნული შემოსავალი (მეშ) ერთ სულ მოსახლეზე 2022 წელს 4 255 აშშ დოლარს შეადგენდა.

არსებული 6,7 მილიარდი აშშ დოლარიდან 2022 წელს 42,9 მილიარდ აშშ დოლარს მიაღწია. აღსანიშნავია ისიც, რომ ამ ვალის ორი მესამედი პაკისტანზე მოდის (გრაფიკი 1)².

ჩინეთისგან აღებული ვალებით უმეტესწილად ინფრასტრუქტურის, სატრანსპორტო, ენერჯეტიკისა და სამთომოპოვების სექტორებში განსახორციელებელი პროექტები ფინანსდება, სესხის მიმღებები კი განვითარებადი ქვეყნები არიან, რომელთა მიმართაც ჩინეთის სახელმწიფოს სტრატეგიული დაინტერესება აქვს (Horn et al., 2019). გასული ათწლეულის განმავლობაში სესხების გაცემისას ჩინეთი ძირითადად ნავთობმომპოვებელ, მეზობელ, სარტყლისა და გზის დერეფნის მიმდებარე ქვეყნებზე იყო ორიენტირებული, აგრეთვე, სასარგებლო მინერალებით მდიდარ ან დიდი მნიშვნელობის მქონე ქვეყნებზე სუბსაჰარულ აფრიკაში. თავდაპირველად, ჩინეთის მიმართ არსებული ყოველწლიური ვალდებულებები მკვეთრად გაიზარდა და 2015 წელს 52 მილიარდი აშშ დოლარი შეადგინა, საიდანაც 57% სუბსაჰარული აფრიკის ქვეყნებზე მოდიოდა. თუმცა მას შემდეგ აღნიშნული მაჩვენებელი მკვეთრად შემცირდა და 2022 წელს რეკორდული მინიმუმი, 5.4 მილიარდი აშშ დოლარი შეადგინა, საიდანაც 80% ჩინეთის მეზობელ და სამხრეთ აზიის ქვეყნებზე მოდიოდა. ეს აიხსნება ჩინეთში ეკონომიკური სიტუაციის ცვლილებით, მიმდინარე ანგარიშის პროფიციტის მკვეთრი შემცირებით, ზოგიერთი საერთაშორისო პროექტის წარუმატებლობითა და სესხის ამღებ სახელმწიფოებში საგარეო ვალთან დაკავშირებული მოწყვლადობის ზრდით, რამაც ზოგიერთი მსესხებელი სახელმწიფოს მიერ ჩინეთის მიმართ დეფოლტის გამოცხადება გამოიწვია.

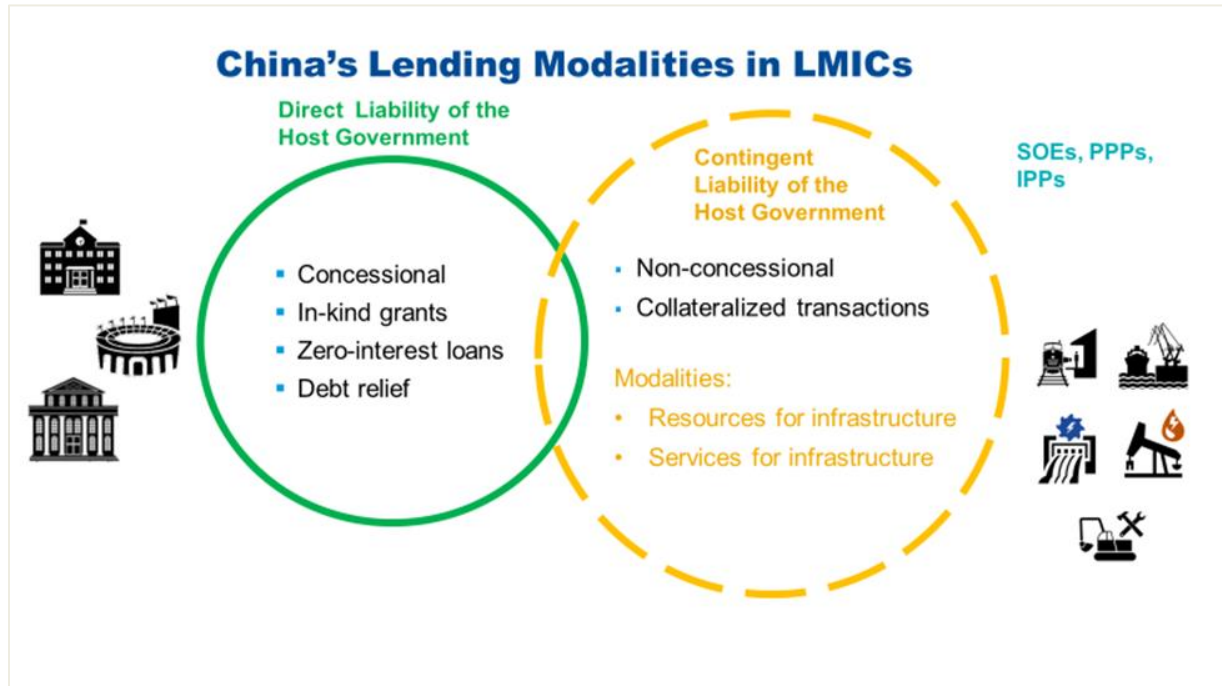
მცირე და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებისათვის ხელმისაწვდომია ორმხრივი ფინანსირების მექანიზმების ორი კატეგორია. პირველი კატეგორიაა საგარეო დაფინანსება, რომელიც მიმღები სახელმწიფოს სუვერენულ მთავრობაზე გაიცემა და მთავრობის პირდაპირ ვალდებულებას წარმოადგენს. მათ შორისაა ორმხრივი საგარეო ვალები და ვალის უზრუნველყოფის მექანიზმები, რომელთა ხელმომწერიც უშუალოდ სესხის მიმღები სახელმწიფოს მთავრობაა. ასეთი ვალები წარმოადგენს ოფიციალურ სახელმწიფო ვალსა და სახელმწიფოს მიერ უზრუნველყოფილ საგარეო ვალებს. ეს ოპერაციები, როგორც წესი, გამჭვირვალედ არის ასახული მრავალ ეროვნული და საერთაშორისო საგარეო ვალების ბაზაში. მეორე კატეგორია კი წარმოადგენს არაპირდაპირ პირობით ვალდებულებებს³, რომლებიც წარმოიშვება სესხის მიმღები სახელმწიფოს მთავრობის ჩართულობის შედეგად სხვა მსესხებელ ორგანიზაციებში (მაგ., სახელმწიფო საწარმოები (SOE), საჯარო და კერძო თანამშრომლობა (PPP), დამოუკიდებელი ენერგომწარმოებლები (IPP) და ა.შ.) ან/და პროდუქტის/მომსახურების მიღების სანაცვლოდ და სესხის უზრუნველყოფის ღონისძიების პირობით. ეს არაპირდაპირი პირობითი ვალდებულებები, რომლებსაც დაფარულ ვალებსაც უწოდებენ (Horn et al., 2019), ხშირად საგარეო ვალების მაჩვენებლებში არ აისახება,

² მონაცემები აღებულია [2023 წლის ვალების საერთაშორისო ანგარიშიდან \(worldbank.org\)](http://worldbank.org), ცხრილი 1.7.

³ არაპირდაპირი ვალდებულება არის პოტენციური ფინანსური ვალდებულება, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას მომავალში, უკვე მომხდარი მოვლენების ან ტრანზაქციების შედეგად. მისი არსებობა და/ან ოდენობა გაურკვეველია მანამ, სანამ ერთი ან რამდინე მოსალოდნელი მოვლენა მოხდება ან არ მოხდება. ასეთი ვალდებულების მაგალითებია სახელმწიფო გარანტიები სახელმწიფო საწარმოებზე, PPP, IPP სესხები და მათთან ასოცირებული უზრუნველყოფის საშუალებები.

რამდენადაც ისინი წარმოიშობა მხოლოდ მომავალში, კონკრეტული შედეგის დადგომის შემთხვევაში (გრაფიკი 1).

გრაფიკი 1. ჩინეთის დაკრედიტების პრაქტიკა დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში.



წყარო: ავტორის მიერ შედგენილი დიაგრამა

ჩინეთი, რომელიც თავად არის საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყანა, ხაზს უსვამს, რომ დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებთან თანამშრომლობა ორმხრივად სარგებლის მომტანი და თანასწორ მხარეთა ურთიერთპატივისცემაზე დაფუძნებული პროცესია. ასეთი ტიპის თანამშრომლობა ნაკლებად ბიუროკრატიულია, ხოლო პროცედურები, როგორც წესი, გაცილებით სწრაფად მიმდინარეობს სხვა ტიპის პარტნიორებთან შედარებით. გარდა ამისა, ჩინეთი პასუხობს სესხის მიმღები სახელმწიფოების კონკრეტულ პრიორიტეტებს და აქტიურად იწყებს საქმიანობას იმ სექტორებში, რომლებიც არ წარმოადგენს პრიორიტეტს სხვა, ოფიციალური პარტნიორი სახელმწიფოებისათვის. ასეთ სექტორებს მიეკუთვნება ინფრასტრუქტურა და სამთომოპოვება. ჩინეთი აქტიურად თანამშრომლობს ისეთ სახელმწიფოებთანაც, რომლებიც სირთულეებს აწყდებიან გარე ფინანსირების წყაროებზე წვდომისას.

დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებს ჩინეთისაგან სხვადასხვა ტიპის დაფინანსების მიღება შეუძლიათ. ჩინეთი დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებზე საგარეო სესხებს ძირითადად სახელმწიფო ინსტიტუტების მეშვეობით გასცემს. ასეთი ინსტიტუტებია, მაგ., სახელმწიფო სააგენტოები, სახელმწიფო ბანკები და სახელმწიფო საწარმოები (Horn et al., 2019), ძირითადი სახელმწიფო კრედიტორი კი ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკი (Eximbank) ან ჩინეთის განვითარების ბანკია (Gelpern et al., 2021). მსოფლიო

ბანკი ჩინეთის მიერ დაბალი და საშუალო შემოსავლის ქვეყნების სახელმწიფო და კერძო ორგანიზაციებისთვის გაცემულ კრედიტებს ოთხ ძირითად ტიპად ყოფს:

- კონცესიური სესხები⁴: კონცესიური სესხები წარმოადგენს დაბალპროცენტულ ან უპროცენტო სესხებს, რომელთა ფინანსირებაც გადასახადებით მიღებული შემოსავლებით ხდება და დენომინირებულია იუანში. ამ ტიპის სესხებს განვითარების დარგში ჩინეთის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტო მართავს. ასეთი ტიპის ვალები გაიცემა ქვეყნის განვითარებასთან დაკავშირებული პროექტების განხორციელების მიზნით და წარმოადგენს სახელმწიფო ვალებისა და სახელმწიფოს მიერ უზრუნველყოფილი ვალების ნაწილს;
- ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის (Eximbank) მიერ გაცემული სესხები: ეს კატეგორია მოიცავს კონცესიურ სესხებს, რომლებსაც პრეფერენციული სესხების დეპარტამენტი მართავს. ასეთი ტიპის სესხები შემდეგი ელემენტებისგან შედგება: i) ჩინეთის მთავრობის მიერ გაცემული შეღავათიანი სესხები, დენომინირებული იუანში. ii) კრედიტი პრეფერენციული მყიდველებისთვის, დენომინირებული აშშ დოლარში, რომელიც ფინანსდება ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის (Eximbank) რესურსით;
- ჩინური ბანკების (ე.წ. Policy Banks) მიერ გაცემული არაკონცესიური სესხები: მოიცავს ჩინური ბანკების მიერ გაცემულ, აშშ დოლარში დენომინირებულ სესხებს. ასეთი ბანკების რიცხვში შედის ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკი (Eximbank), ჩინეთის განვითარების ბანკი და ჩინეთის სოფლის მეურნეობის ბანკი. ისინი ადგილობრივ და საერთაშორისო ბაზრებზე გამოშვებული ობლიგაციებით ფინანსდება და, უმეტეს შემთხვევაში, დაზღვეული არიან ჩინეთის ოფიციალური საექსპორტო კრედიტის სააგენტო SINOSURE-ის მიერ;
- კომერციული ბანკებისა და მიმწოდებლების მიერ გაცემული მოკლევადიანი სესხები: ჩინეთის კომერციული ბანკები და მიმწოდებლები გასცემენ მოკლე და საშუალოვადიან სესხებს, რომლებიც უმეტეს შემთხვევაში SINOSURE-ის მიერ არის დაზღვეული. როგორც წესი, ეს სესხები კომერციული ხასიათისაა და არ არის არაკონცესიური ტიპის.

სიღრმისეული შესწავლისას გამოვლინდა ჩინეთის საკრედიტო ხელშეკრულებების ზოგიერთი ძირითადი სამართლებრივი ასპექტი, რომლებიც მოიცავს ხელშეკრულებების კონფიდენციალურობის, დეფოლტისა და კრედიტორის ვალდებულებების შეწყვეტის, ვალის უზრუნველყოფის მექანიზმების და ვალის შემდგომი მართვის შესახებ დებულებებს.

3.1. ხელშეკრულებების კონფიდენციალურობა

ჩინეთის სამთავრობო ინსტიტუტებსა და სესხის მიმღებ სახელმწიფოს შორის გაფორმებული საკრედიტო ხელშეკრულებების ერთ-ერთი მთავარი საყურადღებო პუნქტი ამ

⁴ სესხის ან საკრედიტო პაკეტის შეღავათიანობა იზომება მისი უპროცენტო ელემენტით, რომელიც გამოითვლება, როგორც სხვაობა სესხის ნომინალურ ღირებულებასა და სესხის მიმდინარე ღირებულებას შორის მისი გაცემის მომენტში და გამოხატულია სესხის ნომინალური ღირებულების პროცენტული წილით. იმისათვის, რომ სესხი შეღავათიანად ჩაითვალოს, მისი უპროცენტო ელემენტი მთლიანი სესხის, სულ მცირე, 35 პროცენტს უნდა შეადგენდეს. იხ.: [International Debt Report 2023 \(worldbank.org\)](https://www.worldbank.org/en/publications/international-debt-report-2023).

ხელშეკრულებების კონფიდენციალურობა (Horn et al., 2019). 2000-2020 წლებში დადებული 100 საკრედიტო ხელშეკრულების შესწავლის შედეგად გამოვლინდა, რომ კონტრაქტების უმეტესობა, და 2014 წლის შემდეგ გაფორმებული ყველა კონტრაქტი, შეიცავდა მსესხებლის ვალდებულებას, დაეცვა კონფიდენციალურობის პირობები და, ზოგ შემთხვევაში, არ გაემჟღავნებინა კონტრაქტის არსებობაც კი. ეს მკვეთრად განსხვავდება საერთაშორისო ორგანიზაციების ხელშეკრულებებისაგან, რომელთა ფარგლებშიც ამგვარი შეზღუდვები ძირითადად კრედიტორისკენაა მიმართული. ხელშეკრულებაში ასეთი დებულებების არსებობა გარკვეულ რისკებს წარმოშობს მსესხებელი სახელმწიფოსათვის. ეს რისკები მოიცავს ქვეყნის მოსახლეობისათვის ბუნდოვანების შექმნას და მათ მიერ სრული ინფორმაციის უქონლობას სახელმწიფოს მიერ აღებული ვალების შესახებ. იმის გათვალისწინებით, რომ საკრედიტო ხელშეკრულებების შესახებ ინფორმაციის საჯარო და საერთაშორისო საკრედიტო სააგენტოებისათვის გაუზიარებლობის ვალდებულება ვრცელდება ვალის რესტრუქტურისაგან ხელშეკრულებებზეც, ამან შესაძლოა გავლენა იქონიოს ქვეყნის ფინანსურ მდგომარეობაზეც და ხელი შეუშალოს ანტიკრიზისული მიდგომების შემუშავებას (Gelpern et al., 2021).

3.2. დეფოლტი და ხელშეკრულების შეწყვეტა

ჩინეთის სასესხო ხელშეკრულებები შეიცავს დებულებებს დეფოლტისა და ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებაც. აღსანიშნავია, რომ ჩინეთის განვითარების ბანკთან გაფორმებული ყველა ხელშეკრულება შეიცავს დებულებას, რომლის თანახმად, დეფოლტის შემთხვევაში უნდა შეწყდეს დიპლომატიური ურთიერთობა მსესხებელ სახელმწიფოსა და ჩინეთს შორის. შესწავლილი ხელშეკრულებების 50%-ის თანახმად, ქმედებები, რომლებიც ჩაითვლება „ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკის სუბიექტის“ ინტერესების საწინააღმდეგო ქმედებად, გამოიწვევს „ჯვარედინი დეფოლტის“ დებულებების ამოქმედებას. ამავდროულად, ჩინეთის სასესხო ხელშეკრულებების 90%-ზე მეტში განსაზღვრულია, რომ კრედიტორი იტოვებს უფლებას, ცალმხრივად შეწყვიტოს ხელშეკრულება და მოითხოვოს ვალის დაბრუნება იმ შემთხვევაში, თუ კრედიტორი ან მსესხებელი სახელმწიფოების კანონმდებლობაში ან პოლიტიკის დოკუმენტებში შევა არსებითი ცვლილებები. მეორე მხრივ, ჩინეთის სასესხო ხელშეკრულებების ნაწილი შეიცავს „ჯვარედინი დეფოლტის“ დებულებებს, რათა საფრთხე არ შეექმნას მის მიერ სესხის მიმღებ სახელმწიფოში განხორციელებულ სხვა ინვესტიციებს. ამის მაგალითია არგენტინა, სადაც ჩინეთის განვითარების ბანკმა განაცხადა, რომ მას შესაძლოა გაუქმებინა ბელგრანო კარგასის რკინიგზის მშენებლობისათვის არგენტინისათვის გაცემული სესხი 2 მილიარდი აშშ დოლარის ოდენობით, თუ არგენტინა განიხილავდა ჩინეთის მიერ ფინანსირებული ჰიდრავლიკური კაშხლის მშენებლობის გაუქმებას პოტენციური ეკოლოგიური პრობლემების გამო. ყველა ამ ჯვარედინი დეფოლტის და ჯვარედინი ხელშეკრულების გაუქმების დებულებები მიუთითებს ჩინეთის განზრახვაზე, გაცემული სესხების მეშვეობით მოიპოვოს მძლავრი ეკონომიკური და პოლიტიკური ზეგავლენა მსესხებელ სახელმწიფოზე (Gelpern et al., 2021).

3.3. უზრუნველყოფილი გარიგებები

ჩინეთი განვითარებად ქვეყნებში მაღალი რისკის მქონე, მაგრამ, ამავედროულად, მაღალშემოსავლიან პროექტებში ინვესტირების მიზნით სესხის უზრუნველყოფის სავალო ინსტრუმენტებს იყენებს. უზრუნველყოფილი სესხები გარკვეულ უფლებებს წარმოშობს კრედიტორებისთვის მსესხებლის აქტივებსა ან შემოსავალზე. ეს შესაძლოა გულისხმობდეს როგორც ფიზიკურ, ისე ფინანსურ აქტივებს, როგორც არსებულს, ისე მომავალს და სხვა ისეთ შემოსავლებსაც, როგორცაა მაგ., დებიტორული დავალიანება. ბოლოდროინდელი კვლევების (International Monetary Fund, & World Bank, 2020 and 2023) მიხედვით, უზრუნველყოფილი ვალების შემთხვევაში, იზრდება სავალო კრიზისის რისკი. გარდა ამისა, რამდენიმე შემთხვევაში ასეთი ტიპის ვალის შედეგად გართულდა ვალების რესტრუქტურირაცია. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის ბოლო ანგარიშის თანახმად, ჩინეთთან გაფორმებული მრავალი უზრუნველყოფილი სესხის შედეგად, წარმოიშვა გარკვეული პრობლემები (International Monetary Fund, & World Bank, 2023). 2020 წლის შემდეგ ანგოლა, არგენტინა, ჩადი, ეკვადორი, განა, გვინეა, მალავი, კონგოს რესპუბლიკა, სურინამი და ზამბია იდგნენ სავალო კრიზისის მაღალი რისკის წინაშე და დაექვემდებარნენ სავალო პროცედურებს, მათ შორის, ვალის რესტრუქტურირაციას (გრაფიკები 2 და 3). არსებობს სხვა სესხის ხელშეკრულებებიც, რომლებიც, ასევე, პრობლემურად ითვლება და ვალის რესტრუქტურირაციის პროცედურებს ექვემდებარება.

ვალის უზრუნველყოფის ინსტრუმენტები, შესაძლოა, მათი დანიშნულების მიხედვით ორ ჯგუფად დაიყოს: საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ და მომსახურება

ცხრილი 2. უზრუნველყოფილი ვალი და სავალო კრიზისი

ქვეყანა	ბოლოს მოხმენილი ვალის ლიმიტების პოლიტიკაში	სავალო კრიზისის რისკი*	ვალის რესტრუქტურირაცია**
ანგოლა	იან-22	N.A.	დიახ
არგენტინა	აპრ-23	მაღალი	დიახ
ჩადი	იან-23	მაღალი	დიახ
კონგოს დემოკ. რესპ.	ივლ-23	საშუალო	
განა	მარ-23	მაღალი	დიახ
გვინეა	იან-23	საშუალო	
მალავი	ნოე-23	პრობლემური	დიახ
კონგოს რესპ.	ივნ-23	პრობლემური	დიახ
სამხ. სუდანის	მარ-23	მაღალი	
სურინამი	მარ-23	მაღალი	დიახ
ზამბია	ივლ-23	პრობლემური	დიახ

წყარო: გრაფიკი 1. ჩინეთის დაკრედიტების პრაქტიკა დაბალი და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნებში: უკანასკნელი მოვლენები და პოლიტიკის დასკვნები (IMF და მსოფლიო ბანკი, 2023).

* მონაცემები აღებულია ან სუვერენული რისკების სისტემისა და IMF-ის ვალის მდგრადობის დოკუმენტიდან, ან ვალის მდგრადობის ჩარჩოდან დაბალი შემოსავლის ქვეყნებისთვის

**ვალის მართვა მოიცავს 2020 წლიდან დაწყებული ვალის რესტრუქტურირაციას.

ცხრილი 3. კონკრეტული საკრედიტო ხელშეკრულებები სპეციალური ანგარიშებით

სესხი	სესხის ოდენობა
ეკვადორი - CDB, 2010	US\$ 1 bn
განა - Sinohydro, 2018	US\$ 390 m
გვინეა - ICBC, 2020	US\$ 546 m
კონგოს რესპ - China Exim, 2006	US\$ 1,600 m
სურინამი - China Exim, 2016	US\$ 94 m

წყარო: გრაფიკი 2, უზრუნველყოფილი გარიგებები: უკანასკნელი მოვლენები და პოლიტიკის დასკვნები (საერთაშორისო სავალუტო ფონდი და მსოფლიო ბანკი, 2023).

ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ (დეტალური ინფორმაციისათვის იხ. ნაწილი 4) გამჭვირვალობის ნაკლებობა უზრუნველყოფილი ვალების მონიტორინგის ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული შემაფერხებელი ფაქტორია. კრედიტორებისათვის ვალის უზრუნველყოფა ამცირებს ვალის გადაუხდელობის რისკსა და მონიტორინგის ხარჯებს. მსესხებლებისთვის კი უზრუნველყოფილი ვალი მომგებიანია იმ შემთხვევაში, თუ სამომავლო შემოსავალი პირდაპირ არის მიბმული ვალის გადახდასთან. თუმცა აღსანიშნავია რისკებიც: გამჭვირვალობასთან დაკავშირებული პრობლემები რთული უზრუნველყოფის სტრუქტურებისა და ინფორმაციის არასრულად გამჟღავნების გამო; ვალის რესტრუქტურისაგან დაკავშირებული სირთულეები; ვალდებულების გავრცელება სხვა, არადაკავშირებულ აქტივებზე ან შემოსავლის ნაკადებზე, რაც ლიკვიდურობის კრიზისის რისკის ზრდას იწვევს; აგრეთვე, ესქრო ანგარიშების გამოყენება მინიმალური ბალანსის მოთხოვნით, რაც კიდევ უფრო ართულებს ფულადი აქტივების მოძრაობას. მე-2 გრაფიკში აღწერილია სესხების თავისებურებების, ვალის უზრუნველყოფისა და კანონთან შესაბამისობის ღონისძიებების შედარებითი ანალიზი სხვადასხვა ფინანსურ ინსტიტუტში, მათ შორის, ჩინურ ინსტიტუტში.

გრაფიკი 2. სხვადასხვა ფინანსური ინსტიტუტის სესხის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული მოთხოვნების, გარანტიების და კანონით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის მიმოხილვა

	CEXIM	CDB	WBG (IFC)	ADB (Private sector financing)	JICA (Private sector investment finance)
Collateral / Pledge	<ul style="list-style-type: none"> Pledge all movable assets (bank accounts, movable equipment, contractual rights & insurance proceeds) Security interest over all immovable (concessionary land rights & land lease) Pledges of shares 		Security appropriate for the project - liquid assets	Security appropriate for the project - liquid assets	Security appropriate for the project - liquid assets
Offtake agreement /Government guarantee	PPA with government guarantee		PPA with or without government guarantee	PPA with or without government guarantee	PPA with or without government guarantee
Risk insurance	Offered through Sinosure		Offered through MIGA		
Eligibility of contractor	Chinese contractor or majority of Chinese equity participation		Open to local and international contractors	Open to local and international contractors	Open but Japan-nexus strongly encouraged
Environmental & Social consideration	Compliance with "Export-Import Bank of China Green Credit Guidance"	Compliance with "Notice of the General Office of the State Development Bank on Implementing Credit Policy & Strengthening Environmental Protection" & other notices	Compliance with "IFC's Sustainability Policy"	Compliance with "ADB Safeguard Policy Statement"	Compliance with "JICA Guidelines for Environmental and Social Considerations"

წყარო: ავტორის მიერ მომზადებული შეჯამება სხვადასხვა წყაროზე დაყრდნობით

3.4. ვალის რესტრუქტურისაგან

ჩინეთი არ არის გაწევრიანებული პარიზის კლუბში, ოფიციალური კრედიტორების არაფორმალურ ჯგუფში, რომლის როლიცაა, შეიმუშავოს ვალის მიმღები სახელმწიფოების მიერ ვალის გადახდასთან დაკავშირებული სირთულეების გადაჭრის კოორდინირებული და მდგრადი გზები. კლუბის წევრები ძირითადად დასავლეთის ქვეყნები და რამდენიმე სხვა

- საშეღავათო პერიოდი: შეთანხმებები ვალის რესტრუქტურირაციის შესახებ ზოგჯერ მოიცავს შეთანხმებას საშეღავათო პერიოდის თაობაზე, რომლის განმავლობაშიც მოვალე ქვეყანას არ მოეთხოვება ვალის ძირითადი თანხის დაფარვა. ესკრიტიკულად მნიშვნელოვანი შეიძლება იყოს იმ სახელმწიფოებისათვის, რომლებიც ვალის გადახდასთან დაკავშირებულ სირთულეებს აწყდებიან;
- ვალის ჩამოწერა რესურსების სანაცვლოდ: ასეთ შეთანხმებებში საკრედიტო ვალდებულებები შესაძლოა ნაწილობრივ ან სრულად ჩამოიწეროს რესურსების მიწოდების სანაცვლოდ;
- უზრუნველყოფის საშუალებების ცვლილება: შესაძლოა გადაიხედოს ვალის უზრუნველყოფის საშუალებები. იქიდან გამომდინარე, რომ ასეთი ტიპის კრედიტები, როგორც წესი, მოიცავს უზრუნველყოფის საშუალებებს, მათი ცვლილება და ვალის ჩამოწერა გარკვეული კაპიტალის სანაცვლოდ, შესაძლოა, რესტრუქტურირაციის შესახებ შეთანხმების ერთ-ერთი შემადგენელი ელემენტი იყოს;
- გავლენა მომავალ ვალებსა და მათ მდგრადობაზე: რესტრუქტურირაციის პირობებმა შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს მოვალე ქვეყნის სამომავლო სესხის აღების შესაძლებლობებსა და, ზოგადად, ვალის მდგრადობაზე.

ჩინეთმა მხარი დაუჭირა G20-ის ვალების მართვის საერთო ჩარჩოს, რომელიც 2020 წელს შემუშავდა, მცირე და საშუალო შემოსავლის ქვეყნებში პანდემიის შემდგომ გაზრდილი საკრედიტო წნეხის საპასუხოდ. აღნიშნული ჩარჩო წარმოადგენს მნიშვნელოვან წინ გადადგმულ ნაბიჯს და საერთაშორისო მცდელობას, მოხდეს სუვერენული ვალების კრიზისების კოორდინირებული და სტრუქტურირებული გადაწყვეტა. თუმცა შეთანხმების ეფექტიანობა დამოკიდებულია მოვალე სახელმწიფოების მიერ საჭირო რეფორმების გატარებასა და თითოეული კრედიტორის მზაობაზე, აქტიური მონაწილეობა მიიღოს და დაიცვას შეთანხმების პრინციპები.

4. ჩინეთის დაკრედიტების პრაქტიკა ინფრასტრუქტურულ პროექტებში

ამ ნაწილში განხილულია ჩინეთის მიერ დაფინანსებული სხვადასხვა პროექტი, კონკრეტული მაგალითების საფუძველზე კი წარმოდგენილია დასკვნები და რეკომენდაციები. აღნიშნული პროექტები იყოფა დაფინანსების ორი კატეგორიის მიხედვით: საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ და მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ. გარდა ამისა, 1-ელ დანართში მოცემულია ზემოხსენებული სესხების ტექნიკური და ვიზუალური აღწერა; ასევე, პროექტების განვითარებისა და საოპერაციო ფაზების და თანმდევი ფინანსური ტრანზაქციების დეტალების მიმოხილვა.

შესწავლილი მაგალითი: საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ

საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ არის ორფაზიანი გარიგების ტიპი, როდესაც ინფრასტრუქტურის მშენებლობისათვის საჭირო საქონლისა და სამუშაო ძალის ანაზღაურება ხდება შემდგომ პერიოდში განხორციელებული საქონლის ექსპორტით. ფინანსირების ეს მოდელი უკვე წლებია გამოიყენება და იგი „ანგოლის მოდელის“ ან „ნავთობი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“ მოდელის სახელითაა ცნობილი. 2020 წელს წამოწყებული ვალების რესტრუქტურისაგან შემთხვევებამდე ითვლებოდა, რომ ამ მოდელმა წარმატებით გაუძლო დროის გამოცდას. ასეთი მოდელის შემთხვევაში, გაცემული საკრედიტო თანხები ჩინეთის მიერ მოწოდებული საქონლის და სამუშაო ძალის ღირებულების ტოლფასია, ხოლო მსესხებლის მიერ ვალის მომსახურება მოვალე სახელმწიფოს მიერ ჩინეთში ექსპორტირებული საქონლის ღირებულების ეკვივალენტურია. როგორც წესი, ეს მოდელი წარმოადგენს უზრუნველყოფილ გარიგებებს, რომლებიც ე.წ. მიწოდების გარანტიებსა (Offtake Guarantees) და სხვა ვალდებულებებს მოიაზრებს. „საქონელი ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“ ტიპის გარიგების შედეგად საქონლის ნაკადების მოძრაობის შესახებ ინფორმაციის სანახავად იხ. დანართი 1.

4.0. ანგოლის მოდელი

ფინანსირების ანგოლის მოდელი წარმოადგენს პრობლემების გადაჭრის გზას ისეთი სახელმწიფოებისათვის, რომლებსაც არ შეუძლიათ საკუთარი საკრედიტო ვალდებულებების სათანადოდ უზრუნველყოფა ფინანსური გარანტიებით. ამ მოდელის მიხედვით, საკრედიტო თანხები პირდაპირი წესით არ გადაეცემა სახელმწიფოს, ამის ნაცვლად, სახელმწიფოსა და მსესხებელს შორის იდება ჩარჩო შეთანხმება კონკრეტულ ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციის განხორციელების შესახებ. სამუშაოების შესასრულებლად სახელმწიფო აფორმებს შეთანხმებას ჩინურ სამშენებლო კომპანიასთან, ხოლო ჩინური ნავთობკომპანია იღებს ნავთობის მოპოვების უფლებას. ბენეფიციარი სახელმწიფოს მთავრობის განკარგულებისამებრ, ჩინური კონტრაქტორი კომპანია იწყებს ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებას, რომელთა დაფინანსებაც ხორციელდება ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის (Eximbank) მიერ. ვალის დაფარვა ხორციელდება ჩინური კომპანიის მიერ მოპოვებული ნავთობით, რაც საშუალებას აძლევს რესურსებით მდიდარ, მაგრამ ფინანსურად სუსტ სახელმწიფოებს,

საკუთარი ბუნებრივი რესურსები ინფრასტრუქტურის განსავითარებლად გამოიყენონ (Foster et al., 2008).

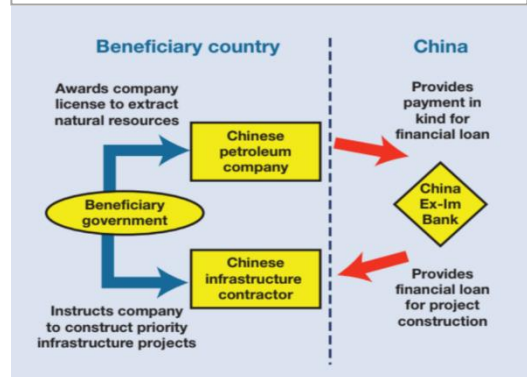
ანგოლის მოდელის ფინანსური დეტალები საკმაოდ კომპლექსურია, რაც მეტწილად სავაჭრო საქონლის ცვალებადი ღირებულებითა და მისი საბაზრო ფასზე დამოკიდებულებითაა განპირობებული. ამგვარად, ნავთობის ფასის შემდგომი ნებისმიერი კლება, ფაქტობრივად, ცვლის დაკრედიტების პირობებს. დაფინანსების ეს მეთოდი ჩინეთისათვის წარმოადგენს გარანტიას, რომ ის მიიღებს ნავთობრესურსებს, როგორც წესი, მცირედით შემცირებული ფასით. მიუხედავად იმისა, რომ ნავთობით უზრუნველყოფილი ამგვარი სესხების კონკრეტული დეტალები არ მჟღავნდება, მსოფლიო ბანკის დარგის ექსპერტები აღნიშნავენ, რომ ასეთი ტიპის შეთანხმებებით იშვიათად არის დადგენილი ნავთობის ფიქსირებული ფასი სესხის მთლიანი ხანგრძლივობის განმავლობაში. ამის ნაცვლად, ნავთობის ფასის ცვლილებებთან ერთად, იცვლება საკრედიტო პირობებიც, მაგ., ნავთობის ფასის ზრდის შემთხვევაში მცირდება ვალის დაფარვის ვადა, რაც კრედიტორისათვის უზრუნველყოფს საქონლის სტაბილურ მიწოდებას საშუალოვადიან პერიოდში (Foster et al., 2009).

ინფრასტრუქტურული პროექტების შემთხვევაში, უფრო და უფრო ხშირია რესურსებით უზრუნველყოფილი საკრედიტო ხელშეკრულებები. პირველი ასეთი ხელშეკრულება გაფორმდა 2001 წელს კონგოს რესპუბლიკაში, თუმცა, მოდელის შესახებ ფართოდ ცნობილი გახდა 2004 წელს ანგოლასთან ნავთობით უზრუნველყოფილი შეთანხმების დადების შემდეგ. ამგვარი შეთანხმებების უზრუნველსაყოფად გამოიყენება შემდეგი რესურსები: ბოქსიტი, ქრომი, რკინის მადნეული და კაკაოც კი. მსხვილი ნავთობ და ინფრასტრუქტურული საწარმოების სახელმწიფო საკუთრებაში ყოფნა ამარტივებს ამგვარი მრავალსექტორული გარიგებების განხორციელებას (Foster et al., 2008).

2006 წელს სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფმა ორგანიზაციებმა – ჩინეთის ნავთობისა და ქიმიური მრეწველობის კორპორაციამ (SINOPEC) და ანგოლის ნავთობის კომპანიამ (Sonangol) – დააარსეს ერთობლივი საწარმო Sonangol Sinopec International (SSI), რომლის მიზანიც ანგოლის სამ ოფშორულ საბადოში ნავთობის მოპოვება იყო. 75%-იანი წილი Sinopec-ს ერგო, 25%-იანი წილი კი – Sonangol-ს. როგორც ჩინეთის უმსხვილესმა ნავთობგადამამუშავებელმა კომპანიამ, SINOPEC-მა პროექტისთვის დაახლოებით 2.4 მილიარდი აშშ დოლარი გამოყო, მათ შორის, 2.2 მილიარდი აშშ დოლარი მთავრობის მიერ გაცემული ბონუსების სახით, ხოლო 200 მილიონი აშშ დოლარი – სოციალურ პროექტებში განხორციელებული ინვესტიციების სახით (Foster et al., 2009).

2020 წელს ანგოლამ დაიწყო ჩინეთთან არსებული ვალის რესტრუქტურისაცია, რაც 2018-2019 წლებში ნავთობის ფასის შემცირების შედეგად წარმოშობილი ვალის დაფარვის სირთულეებით იყო განპირობებული. ფასების კლებამ მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა იქონია ანგოლის ნავთობის ექსპორტიდან მიღებულ შემოსავალზე, რომელიც ჩინეთთან არსებული ვალის უზრუნველყოფის მექანიზმს წარმოადგენდა. ანგოლის ჩინეთის მიმართ არსებული ვალის რესტრუქტურისაციის დეტალები არ გამჟღავნებულა, რაც კარგად ასახავს ჩინეთის საკრედიტო ხელშეკრულებებისა და ვალის რესტრუქტურისაციის პრაქტიკის გაუმჭვირვალე ბუნებას. მიუხედავად ამისა, საერთაშორისო სავალუტო ფონდის პერსონალის ანგარიშებში აღნიშნულია, რომ ანგოლამ რამდენჯერმე წამოიწყო ორმხრივი მოლაპარაკებები ჩინეთთან ვალის რესტრუქტურისაციის მიზნით, უმეტესწილად, იმ ფინანსური წნეხის შესამსუბუქებლად, რომელიც მსოფლიო ნავთობის ბაზრის არასტაბილურობით და მასთან დაკავშირებული ეკონომიკური სირთულეებით იყო გამოწვეული.

გრაფიკი 3. როგორ მუშაობს ანგოლის მოდელი



წყარო: გრაფიკი 2 ჩინეთის როლის ზრდა აფრიკაში, როგორც ინფრასტრუქტურული პროექტების ფინანსირების ცვალებადი ლანდშაფტის განმაპირობებელი ერთ-ერთი ელემენტი. Foster, V., Butterfield, W., Chen, Ch., & Pushak, N (2008).

შესწავლილი მაგალითები: მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ

მოდელი „მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“ გაცილებით უფრო კომპლექსურია. ჩინეთის მიერ საქონლისა და მუშახელის მიწოდებისა და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის (პორტები, რკინიგზა) მშენებლობის ანაზღაურება საწყის ეტაპზე შემოდინებული უცხოური ვალუტიდან ხდება, ხოლო მომდევნო ეტაპზე – სატრანსპორტო ოპერაციებიდან მიღებული შემოსავლიდან. ამისათვის კი საჭიროა, რომ დაბალი შემოსავლის მქონე ქვეყნებმა სატრანსპორტო მომსახურებიდან მიიღონ საკმარისი შემოსავალი უცხოურ ვალუტაში ჩინეთთან არსებული ვალის დასაფარავად. როგორც წესი, ეს მოდელი ხასიათდება უზრუნველყოფილი გარიგებებით, რომლებიც მოიაზრებს ე.წ. მიწოდების გარანტიებსა (Offtake Guarantees) და სხვა ვალდებულებებს. „მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“ ტიპის გარიგების შედეგად მომსახურების ნაკადების მოძრაობის შესახებ ინფორმაციის სანახავად იხ. დანართი 1.

4.1. ლაოს-ჩინეთის რკინიგზის პროექტი

ლაოს-ჩინეთის რკინიგზის მშენებლობის პროექტი ლაოსის დედაქალაქ ვიენტიანს ჩინეთის საზღვართან აკავშირებს. ითვლებოდა, რომ ამ რკინიგზის პროექტს უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოსთვის, გამომდინარე იქიდან, რომ იგი ხელს შეუწყობდა ქვეყნის სატრანსპორტო კავშირების გაფართოებას და ვაჭრობის განვითარებას. მეორე მხრივ, პროექტი სტრატეგიული მნიშვნელობისაა ჩინეთისათვისაც, რადგან იგი წარმოადგენს კუჩინგ-სინგაპურის სარკინიგზო დერეფნის ნაწილს, რომელიც ერთ-

ერთი საკვანძო მნიშვნელობის პროექტია „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ფარგლებში. პროექტი ითვალისწინებდა 420-კილომეტრიანი ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას ვიენტიანიდან ჩინეთის საზღვრამდე. აქედან რკინიგზის 60% უნდა გასულიყო გვირაბებსა და ხიდებზე. პროექტის მთლიანი ხარჯები განისაზღვრა 6.7 მილიარდი აშშ დოლარის ოდენობით (International Monetary Fund, 2017). პროექტის განხორციელება 2017 წელს დაიწყო და 2021 წელს დასრულდა. პროექტის დასრულების შემდეგ, ლაოს-ჩინეთის რკინიგზის კომპანიის მონაცემებით, ტრანსპორტირებული მგზავრებისა და საქონლის მნიშვნელოვანი ზრდა ფიქსირდება. 2023 წლის პირველ კვარტალში 274.4%-ით გაიზარდა სარკინიგზო გადაზიდვებით ექსპორტირებული და იმპორტირებული ტვირთების წლიური მოცულობა (Busbarat et al., 2023).

პროექტის დასაწყისში შეიქმნა ერთობლივი საწარმო, ლაოს-ჩინეთის რკინიგზის კომპანია (Laos–China Railway Company), რომლის 70%-იან წილს ჩინეთის სახელმწიფო საწარმოები ფლობდნენ, ხოლო 30%-ს – სახელმწიფო საწარმო „ლაოსის ეროვნული რკინიგზა“. ერთობლივ საწარმოს დაევალა რკინიგზის მშენებლობა⁵. მხარეები შეთანხმდნენ მოდელზე „მშენებლობა, ექსპლუატაცია, მიწოდება (BOT)“, რომელიც გულისხმობდა ხუთწლიან მშენებლობის პერიოდს და 50-წლიან კონცესიის პერიოდს, 20 წლით გაგრძელების შესაძლებლობით (Chen & Dicarolo, 2021).

პროექტის დაფინანსებისთვის ლაოსი-ჩინეთის რკინიგზის კომპანიამ საინვესტიციო ღირებულების 60% ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკისგან (Eximbank) ისესხა, ხოლო დარჩენილი 40%-ის დასაფარად ლაოსის და ჩინეთის მხარეებმა განახორციელეს ინვესტიციები სააქციო კაპიტალში. ლაოსის მხარემ ტრანშების სახით განახორციელა 700 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია, მათ შორის იყო ჩინეთისგან მიღებული სესხი 480 მილიონი დოლარის ოდენობით. ვალის უზრუნველყოფის მიზნით, სახელმწიფო გარანტიის გაცემის ნაცვლად, ლაოსის მთავრობამ უზრუნველყოფის საშუალებად განსაზღვრა შემოსავალი ლაოსში მდებარე ბოქსიტის და სამი კალიუმის მალაროდან⁶. მკვლევრების თქმით, ჩინეთის განვითარებისა და რეფორმების ეროვნული კომისიის მიერ გამოქვეყნებული განცხადება მეტყველებს იმაზე, რომ ჩინური კომპანიები იღებდნენ საგადასახადო შეღავათებსაც, რაც მოიცავდა ჩინეთიდან პროექტთან დაკავშირებული აღჭურვილობის იმპორტის გადასახადებისგან გათავისუფლებასაც (Morris, 2019). დამატებითი შემფოთება გამოიწვია განცხადებებმა იმის შესახებ, რომ ლაოსის მიერ განხორციელებული შენატანები მოიცავდა მიწის კონცესიებსაც (Janssen, 2017).

სარკინიგზო პროექტთან დაკავშირებული ყველაზე დიდი პრობლემა მის განხორციელებასთან დაკავშირებული ბუნდოვანებაა. იმის გათვალისწინებით, რომ საპროექტო სახსრების ოფიციალური მსესხებელი კომპანიაა, დავალიანება აღირიცხება ერთობლივი საწარმოს წევრი ლაოსის სახელმწიფო საწარმოს ბუღალტრულ აღრიცხვაში. მეორე მხრივ, ერთობლივ საწარმოს აქვს საშუალება, გაფილტროს და საზოგადოებისგან დაფარული დატოვოს პროექტთან დაკავშირებული ინფორმაცია, რაც განსაკუთრებით პრობლემური იყო მიწების გასხვისებისა

⁵ <https://china.aiddata.org/projects/33726/>

⁶ Ibid.

და კომპენსაციის გადახდის საკითხებში (Chen & Dicarilo, 2021). კიდევ ერთი პრობლემური საკითხია ჩინეთის მუშახელსა და სახელმწიფო საწარმოებზე დამოკიდებულება, აგრეთვე, სუსტი რეგულაციები გარემოს დაცვისა და სამუშაო პირობების მიმართულებით (Morris, 2019).

რკინიგზის პროექტმა მიიპყრო საერთაშორისო ყურადღება, რამდენადაც ლაოსი კვლავ აგრძელებს ბრძოლას მზარდ საკრედიტო ვალდებულებებთან გასამკლავებლად. 2022 წელს ქვეყნის სახელმწიფო ვალი 13,9 მილიარდი აშშ დოლარი იყო, რაც მშპ-ის 112%-ს შეადგენდა (World Bank, 2023). ვალის დაახლოებით ნახევარი ლაოსს ჩინეთისგან აქვს მიღებული რკინიგზის მშენებლობისა და სხვა ინფრასტრუქტურული პროექტების დასაფინანსებლად. უნდა აღინიშნოს, რომ მსოფლიო ბანკის ანგარიშის თანახმად, სახელმწიფო ვალის დაახლოებით 44% მოდიოდა სახელმწიფო საწარმოებზე, განსაკუთრებით, ენერგეტიკის სექტორში მომუშავე სახელმწიფო საწარმოებზე. აღსანიშნავია, რომ 2020 წელს სახელმწიფო საწარმო Electricite du Laos-მა (EdL), ჩინეთის სახელმწიფო საწარმო China Southern Power Grid Co.-თან ერთად დააფუძნა ახალი კომპანია Electricite du Laos Transmission Company Ltd. (EDLT), სადაც აქციათა საკონტროლო პაკეტი ჩინური ჰოლდინგი ფლობს. მიუხედავად იმისა, რომ დეტალები ოფიციალურად გასაჯაროებული არ არის, კრიტიკოსების თქმით, ამ გადაწყვეტილების შედეგად ლაოსის ელექტროქსელის კონტროლის მექანიზმი ჩინეთს გადაეცემა (Zhai & Johnson, 2020).

4.2. ჯიბუტი-ეთიოპიის სარკინიგზო გზა

ადის-აბება-ჯიბუტის დამაკავშირებელი რკინიგზა კიდევ ერთი პროექტია, რომელიც პერსპექტიულია ვალის მიმღები სახელმწიფოებისათვის, თუმცა, ამავდროულად, მნიშვნელოვანია სარტყლისა და გზის ინიციატივის მიზნებისთვისაც. 759-კილომეტრიანი სასაზღვრო რკინიგზა ერთმანეთთან აკავშირებს ეთიოპიის დედაქალაქ ადის-აბებას და ჯიბუტის პორტს და არსებობდა მოლოდინი, რომ მისი აშენება ხელს შეუწყობდა მგზავრებისა და ტვირთების უფრო ეფექტიანად ტრანსპორტირებას, შედეგად კი გააუმჯობესებდა ჯიბუტის, როგორც საზღვაო ჰაბის, მდგომარეობას და ხელს შეუწყობდა ეთიოპიის, ზღვაზე გასასვლელის არმქონე სახელმწიფოს, ეკონომიკურ განვითარებას.

სარკინიგზო მონაკვეთი EDR-ის (Ethio-Djibouti Standard Gauge Railway Share Company) მფლობელობაშია. ეს არის ორი სახელმწიფო საწარმოს, ეთიოპიის რკინიგზის კორპორაციისა (ERC) და Société Djiboutienne de Chemin de Fer-ის ერთობლივი საწარმო (SDCF). ერთობლივი საწარმოს 75%-ს ფლობს ეთიოპია, ხოლო 25%-ს – ჯიბუტი. 2011 წელს ERC-მა სარკინიგზო მონაკვეთის საინჟინრო სამუშაოების, შესყიდვებისა და მშენებლობის შესახებ ხელშეკრულება დადო ორ ჩინურ სახელმწიფო საწარმოსთან: China Railway Group Limited (CREC) და China Civil Engineering Construction Corporation-თან (CCECC). გარდა ამისა, ჩინური კომპანიები პასუხისმგებელი იყვნენ რკინიგზის ფუნქციონირებაზე მისი დასრულებიდან ექვსი წლის განმავლობაში, რის შემდეგაც მისი საოპერაციო კონტროლი EDR-ისთვის უნდა გადაეცათ. კომერციული თვალსაზრისით, რკინიგზა ოფიციალურად 2018 წლის იანვარში ამოქმედდა, 2024 წლის მაისში კი მისი ექსპლუატაციისა და ტექნიკური მომსახურების ვალდებულება გადაეცა EDR-ს (Africa News, 2024, May 12).

პროექტის საერთო ხარჯებმა 5.09 მილიარდი აშშ დოლარი შეადგინა. ეთიოპიისა და ჯიბუტის მთავრობების დაფინანსებით დაიფარა პროექტის მთლიანი ღირებულების 30%, დანარჩენი 70% კი ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკმა (Eximbank) დააფინანსა ჩინეთის განვითარების ბანკისა და ჩინეთის ინდუსტრიული და კომერციული ბანკისგან მიღებული შეღავათიანი სესხებით (Gi Hub, 2020, November 30).

რკინიგზის ამოქმედების დღიდან, იგი ფინანსური რისკების წინაშე დადგა, მოსალოდნელზე ნაკლები მოცულობის გადაზიდვების გამო. გარდა ამისა, ეთიოპიური ბირის გაუფასურებამ გაამწვავა აშშ დოლარში განსაზღვრული ვალის დაფარვასთან დაკავშირებული სირთულეები. სიტუაცია კიდევ უფრო გაუარესდა ეთიოპიაში სამოქალაქო ომის დაწყებისა და მასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების პრობლემების გამო, რამაც განაპირობა სარკინიგზო მონაკვეთის დატვირთვის შემცირება და ეკონომიკური სირთულეები. შედეგად, მოხდა ეთიოპიის ვალის რესტრუქტურირაცია და დაფარვის ვადა 15-დან 30 წლამდე გახანგრძლივდა (Gi Hub, 2020, November 30).

მეორე მხრივ, საერთაშორისო სავალუტო ფონდის ანგარიშების მიხედვით, ჯიბუტიც მსგავსი გამოწვევების წინაშე დგას. 2013 - 2018 წლებში ქვეყნის ვალი მკვეთრად გაიზარდა ჩინეთის მიერ დაფინანსებული ინფრასტრუქტურული პროექტების გამო. ამან კი ჯიბუტის ვალის მშპ-სთან თანაფარდობის მკვეთრი ზრდა გამოიწვია. მიუხედავად იმისა, რომ გავრცელებული ინფორმაციით, ქვეყანა შეუთანხმდა ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკს ვალის რესტრუქტურირაციაზე, საერთაშორისო სავალუტო ფონდის პროგნოზის თანახმად, ვალის მოცულობა საშუალოვადიან პერიოდში გაიზრდება (IMF, 2019).

4.3. შრი-ლანკა: ჰამბანტოტას პორტი

ჰამბანტოტას პორტის პროექტი შრი-ლანკაში განიხილება ჩინეთის სტრატეგიის თვალსაჩინო მაგალითად, დააფინანსოს სხვა სახელმწიფოების ინფრასტრუქტურული პროექტები მათთვის დიდი კრედიტების გაცემით. აღნიშნულმა პროექტმა გამოიწვია ვარაუდი ჩინეთის მიერ ვალის მიმღებ სახელმწიფოებში „სესხის ხაფანგის დიპლომატიისა“ და მსესხებელ სახელმწიფოში პოლიტიკური კორუფციის შესახებ.

ჰამბანტოტას პორტის მშენებლობა 2002 წლიდან იყო შრი-ლანკის განვითარების გეგმების ნაწილი. 2006 წელს ჩატარებული ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების კვლევა პორტის აშენების შემდეგ პოზიტიურ შედეგებს პროგნოზირებდა. შრი-ლანკის პრეზიდენტმა, მაჯინა რაჯაპაქსამ, გადაწყვიტა, პორტის პროექტისა და რამდენიმე სხვა, ჩინეთის მიერ დაფინანსებული მაღალი ღირებულების მქონე პროექტის ინიცირება (Hillman, 2018). მიუხედავად ამისა, ინვესტორები სკეპტიკურად აფასებდნენ პორტის მშენებლობას, განსაკუთრებით, იმის გათვალისწინებით, რომ ჰამბანტოტა კოლომბოს პორტის სიახლოვეს მდებარეობს, რომელზეც იმ დროისათვის შრი-ლანკის საერთაშორისო ვაჭრობის დაახლოებით 95% მოდიოდა. გავრცელებული ინფორმაციის თანახმად, ჩინეთი იყო ერთადერთი პოტენციური კრედიტორი, რომელიც პროექტით დაინტერესდა (Grey, 2018, September 18).

შემფოთება გამოიწვია იმან, რომ საერთაშორისო ტენდერის შედეგად სამშენებლო კომპანიის შერჩევის ნაცვლად, პროექტი პირდაპირ გადაეცა ჩინეთის სახელმწიფოს. სხვადასხვა მედია საშუალებამ გააშუქა შესაძლო კორუფციული სქემები და მათში შრი-ლანკის პრეზიდენტისა და მაღალი თანამდებობის პირების ჩართულობა (Grey, E., 2018, September 18). 2018 წელს New York Times-მა განაცხადა, რომ Standard Chartered Bank-ის საბანკო ანგარიშიდან, რომელსაც China Harbor Engineering Co. აკონტროლებდა, 7.6 მილიონი აშშ დოლარი გადაირიცხა პრეზიდენტ რაჯაპაქსის საარჩევნო კამპანიაში მონაწილე პირების ანგარიშზე⁷.

ჰამბანტოტას პორტის პროექტის პირველი ფაზა დაფინანსდა ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის (Eximbank) მიერ გაცემული 307 მლნ აშშ დოლარის ოდენობის სესხით. შრი-ლანკის სახელმწიფო და ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკი (Eximbank) 2008 წელს შეთანხმდნენ სესხის რესტრუქტურირებაზე, ფიქსირებული 6.3%-იანი საპროცენტო განაკვეთით⁸. 2012 წელს ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკმა (Eximbank) განაცხადა თანხმობა პროექტის მეორე ფაზისთვისაც გაეცა ახალი კრედიტი, 809 მლნ აშშ დოლარის ოდენობით⁹.

შრი-ლანკის მთავრობამ საკრედიტო ხელშეკრულების ფარგლებში მიღებული თანხა განკარგვისათვის გადასცა სახელმწიფო საწარმო Sri Lanka Ports Authority (SLPA)-ს, რომელიც შრი-ლანკაში არსებული სავაჭრო პორტების უმეტესობის ოპერირებას ახორციელებდა.

მნიშვნელოვანი ვალის კრიზისის გამო, შრი-ლანკის მთავრობა დათანხმდა, ჩინეთთან არსებული ვალის სანაცვლოდ დაეთმო მის კუთვნილებაში მყოფი აქტივები. შეთანხმების თანახმად, ჰამბანტოტის პორტი 99-წლიანი ლიზინგით გადაეცა China Merchants Port Holdings Company (CMPort)-ს 1.12 მილიარდი აშშ დოლარის სანაცვლოდ, რომლითაც ნაწილობრივ დაიფარა შრი-ლანკის ვალები (The New York Times, 2018, June 25). CMPort-მა და შრი-ლანკის სახელმწიფო პორტის ადმინისტრაციამ (SLPA), ჰამბანტოტის პორტის მართვის მიზნით, შექმნეს ერთობლივი საწარმო. CMPort-ი ფლობდა ერთობლივი საწარმოს 70%-იან წილს, მათ შორის, Hambantota International Ports Group (HIPG)-ის აქციების 85%-ს და Hambantota International Port Services-ის აქციების 49.3%-ს. CMPort-მა მიიღო პორტის ფუნქციონირების და საპორტო მომსახურებების მართვის უფლება, აგრეთვე, ჰამბანტოტის პორტის ტერიტორიის შემდგომი განვითარების უფლება (11.5 მ² ფართობის მიწა). ამავდროულად, SLPA-მ ჩინეთის ექსპორტ-იმპორტის ბანკის (Eximbank) მიმართ არსებული ვალდებულება გადასცა შრი-ლანკის სახელმწიფო ხაზინას¹⁰.

შესწავლილი მაგალითების ანალიზი

უზრუნველყოფილი სესხების ნაწილი დადებითად აისახება ქვეყნის განვითარებაზე, ზოგი მათგანი კი მნიშვნელოვან რისკებთანაა დაკავშირებული:

⁷ <https://china.aiddata.org/projects/33256/>

⁸ Ibid.

⁹ <https://china.aiddata.org/projects/65812/>

¹⁰ <https://china.aiddata.org/projects/33256/>

- სარგებლის მომტანი უზრუნველყოფის მაგალითები: პროექტები, რომლებიც დაკავშირებულია ბუნებრივი რესურსების მოპოვებასთან და დაფინანსებულია კონკრეტული პროექტების განსახორციელებლად აღებული და აღნიშნული ბუნებრივი რესურსების ექსპორტით მიღებული შემოსავლით უზრუნველყოფილი სესხით, შესაძლოა სარგებლის მომტანი იყოს სესხის მიმღები სახელმწიფოსათვის. პროექტის სიღრმისეული შეფასების შემდეგ, იმაში დასარწმუნებლად, რომ რესურსები მიზანმიმართულად და ეფექტურად იქნება გამოყენებული, ამგვარ გარიგებებზე მომუშავე პირებმა შესაძლოა შეთანხმებაში ჩადონ ისეთი ელემენტები, როგორცაა ინფორმაციის სრულად გამჟღავნების ვალდებულება, სამართლიანი შეფასების ვალდებულება და სიმარტივე, რაც გარიგებას გამჭვირვალედ და სარგებლის მომტანად აქცევს. თუმცა არსებული მაგალითები გვიჩვენებს, რომ საქონლის ფასების რყევების შემთხვევაში, ხშირად წარმოიქმნება პრობლემები რესურსებით უზრუნველყოფილი ვალის გადახდისას და საჭირო ხდება შემდგომი რესტრუქტურირაცია, როგორც ეს ანგოლის შემთხვევაში მოხდა.
- ზიანის მომტანი/პრობლემური უზრუნველყოფის მაგალითები: მეორე მხრივ, მომსახურებაზე დაფუძნებულ ინდუსტრიებში ისეთი აქტივებით ან/და შემოსავლებით უზრუნველყოფილი სესხები, რომლებიც პირდაპირ არ არის დაკავშირებული დაფინანსებულ პროექტთან, ხშირად მნიშვნელოვანი პრობლემების გამომწვევი შეიძლება გახდეს. მსგავსმა დიდი მოცულობის გარიგებებმა შესაძლოა გამოიწვიოს ლიკვიდურობის კრიზისი, გაართულოს გარიგებებიდან თავის დაღწევა და ხელი შეუშალოს ვალის რესტრუქტურირაციის პროცესს, როგორც ეს მოხდა ინფრასტრუქტურულ პროექტებში გამოყენებული „მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“ მოდელის შემთხვევებში.
- ცვალებადი ზეგავლენის მქონე გარიგებები: ზემოთ მოყვანილ ორ უკიდურესობას შორის არსებობს კიდევ მრავალი ტიპის გარიგება, რომელთა ზეგავლენაც შესაძლოა მკვეთრად განსხვავდებოდეს მათი სტრუქტურის და განხორციელების მეთოდის მიხედვით. მსგავსი გარიგებები საჭიროებს ხშირ გადახედვას და დეტალურ დაგეგმვას, რათა უზრუნველყოფილი იყოს დადებითი შედეგების მიღწევა, და არ მოხდეს ქვეყნის განვითარების შეფერხება.

დადებითი შედეგების უზრუნველსაყოფად, მსესხებელმა სახელმწიფოებმა უნდა შექმნან საიმედო ინსტიტუციური ჩარჩო და საკანონმდებლო ბაზა, რომელიც დაეხმარება მათ რისკების მართვასა და შემცირებაში. გარიგებების წარმატებით გაფორმებისა და განხორციელების უზრუნველსაყოფად, მსესხებელმა სახელმწიფოებმა უნდა შექმნან საიმედო შიდა და გარე ჩარჩო პირობები, რაც გულისხმობს შესაფერისი სახელმწიფო ორგანოების მიერ პოლიტიკის შემუშავებას შემდეგი მიმართულებებით:

- ხელშეკრულებების პირობების სიღრმისეული ანალიზი და მათი შესაბამისობის უზრუნველყოფა ადგილობრივ კანონმდებლობასა და არსებულ ვალდებულებებთან;

- კომერციული ხელშეკრულებების თანხვედრის უზრუნველყოფა სამართლებრივ მოთხოვნებთან და გარიგებით გათვალისწინებული ვალდებულებების შესრულების უზრუნველყოფა გარიგების ფინანსური ვალდებულებების შესრულების შემდგომაც;
- კორუფციისა და პირადი სარგებლის მიღების შესაძლებლობების მინიმუმამდე შემცირება;
- ხელშეკრულების მთელი პერიოდის განმავლობაში გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების უზრუნველყოფა;
- უზრუნველყოფა იმისა, რომ ყოველი გარიგება თანხვედრაშია მსესხებლის სავალო სტრატეგიასა და ქვეყნის მაკროეკონომიკურ პოლიტიკასთან;
- ზედამხედველობისა და დამხმარე ჯგუფებისათვის მყისიერი და ყოვლისმომცველი წვდომის უზრუნველყოფა, რათა ჩაერთონ და წვლილი შეიტანონ ტრანზაქციების პროცესში.

ჩამოთვლილი პროცესების მხარდასაჭერად სახელმწიფომ უნდა გაზარდოს საკუთარი შესაძლებლობები დიდი მნიშვნელობის მქონე მიმართულებებით. შესაძლებლობების განვითარება კრიტიკულად მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ ქვეყანა არ იყოს ზედმეტად დამოკიდებული გარე კონსულტაციებსა და ქმედებებზე გარიგების მიმდინარეობის პროცესში, იმის გათვალისწინებით, რომ გარე კონსულტანტების გამოცდილება სრულად ვერ დააკომპენსირებს მსესხებელ ქვეყანაში ტექნიკური ცოდნისა და რესურსების დეფიციტს. შესაძლებლობების განვითარება სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ისეთ სფეროებში, რომლებიც უკავშირდება სამართლებრივ ცოდნას, ვალების რესტრუქტურირებას, ფისკალური რისკების მართვას (მათ შორის, ვალის მდგრადობის შეფასებას) და სახელმწიფო ინვესტიციების მართვას.

ჩინეთის, როგორც ორმხრივი კრედიტორის, მნიშვნელოვანი როლის და მის მიერ პარიზის კლუბის გვერდის ავლით მოქმედების პრაქტიკის გათვალისწინებით, აუცილებელია მრავალმხრივი თანამშრომლობის განვითარება. აღნიშნული მოიცავს ჩინეთის წახალისებას, ჩაერთოს ვალების ტვირთის შემსუბუქების ისეთ მრავალმხრივ ინიციატივებში, როგორიცაა G20-ის საერთო ჩარჩო ვალების რესტრუქტურირების შესახებ, რომლის მიზანიც კოორდინირებული და სამართლიანი გადაჭრის გზების შემუშავებაა იმ სახელმწიფოებისათვის, რომლებიც საკრედიტო პრობლემებს აწყდებიან.

5. საქართველოს მაგალითი

ამ თავში მოცემულია ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტში პოტენციური ჩინური ინვესტიციის ანალიზი, ხაზგასმულია პორტის, როგორც აზიასა და ევროპას შორის სატრანზიტო ჰაბის, სტრატეგიული მნიშვნელობა და ჩინეთის ჩართულობის პოტენციური უარყოფითი მხარეები, მათ შორის, სავალო კრიზისის და გეოპოლიტიკური ზეგავლენის საფრთხეები. ტენდერში ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმის გამარჯვება, პროექტის საჯარო-კერძო თანამშრომლობის ფორმატში განხორციელება და მისი ფინანსირება ზრდის კითხვებს პროექტის გამჭვირვალობასთან, სავალო კრიზისსა და სხვა უფრო ფართომასშტაბიან შედეგებთან დაკავშირებით, რაც მოჰყვება ევროპის ჩართულობის შემცირებასა და ჩინეთის ჩართულობის ზრდას ქვეყანაში განხორციელებულ ინვესტიციებში.

ჩინეთის საკრედიტო პოლიტიკასთან დაკავშირებული პრობლემები სატრანსპორტო მომსახურებების სფეროში განხორციელებულ ფართომასშტაბიან პროექტებში ინვესტირებისას (იხ. თავი 3) ზრდის საქართველოს რისკებს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხორციელების შემთხვევაში. თუ გავითვალისწინებთ ბოლო გეოპოლიტიკურ ცვლილებებს, საქართველოსა და ევროპას შორის პოლიტიკური ურთიერთობის გაუარესებას, ევროკავშირის წევრობის კანდიდატის სტატუსის საფრთხის ქვეშ დადგომას და საქართველოსთან პარტნიორობის გაზრდილ ინტერესს ჩინეთის მხრიდან, ანაკლიაში ჩინური ინვესტიციები ძლიერ შეშფოთებას იწვევს. დადგება თუ არა საფრთხის წინაშე საქართველოს მიზანი, გახდეს მთავარი სატრანზიტო ჰაბი სავალო კრიზისის მოსალოდნელი საფრთხის გამო, თუ ქვეყანა შეძლებს წარმატებით გადალახოს ეს სირთულეები ანაკლიის პორტისთვის წარმატებული მომავლის უზრუნველსაყოფად? ანალიზში განხილულია ის პოტენციური რისკები, რომლებიც შესაძლოა დადგეს ასეთი ტიპის კრიტიკული მნიშვნელობის ინფრასტრუქტურულ პროექტში ჩინეთის მიერ ინვესტიციის განხორციელების შემთხვევაში. ანალიზი ეყრდნობა ზემოთ მოყვანილ მაგალითებს.

5.1. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი წარსულში და ახლა

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი საქართველოს ერთ-ერთი მთავარი ინფრასტრუქტურული პროექტია, რომელიც 1960-იანი წლებიდან იწყება და ხანგრძლივი და საკმაოდ რთული ისტორია აქვს. ანაკლიაში პორტის აშენებაზე საუბარი პირველად საბჭოთა სპეციალისტებმა დაიწყეს. აღნიშნულის შესახებ საუბარი სსრკ-ის დაშლის შემდეგ, ედუარდ შევარდნაძის პრეზიდენტობის პერიოდში (1992 - 2003 წწ) განახლდა. შემდეგ, პროექტზე საუბარი გააგრძელა მიხეილ სააკაშვილმა ჯერ კიდევ 2012 წელს (Daly, 2020). სტრატეგიულად განლაგებული პორტის მიზანი პორტის გამტარუნარიანობის ზრდა და აზიასა და ევროპას შორის საზღვაო დერეფნის შექმნა იყო. 2030 წლისთვის პორტის გამტარუნარიანობა 100 მილიონი ტონა უნდა ყოფილიყო. მიუხედავად დიდი პოტენციალისა, პროექტი მრავალი გამოწვევის წინაშე დადგა, რაც, უპირველეს ყოვლისა, პოლიტიკური ხასიათის დაბრკოლებებით იყო განპირობებული.

2014 წელს, ახალი მმართველი პარტიის, „ქართული ოცნების“, პირობებში, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის შესაძლებლობებისა და სტრატეგიული მნიშვნელობის შესაფასებლად ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა ჩაატარა. შავი ზღვის სანაპიროზე რამდენიმე პოტენციური ადგილის გამოკვლევის შემდეგ, ანაკლია ახალი პორტის მშენებლობისთვის ოპტიმალურ ადგილად დასახელდა¹¹. 2014 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოაცხადა ტენდერი ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობასა და განვითარებაზე. 2016 წლის თებერვალში ტენდერის გამარჯვებულად ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი (ADC) დასახელდა, რომელიც ერთობლივად დააფუძნეს თიბისი ჰოლდინგმა და ამერიკულმა კომპანია Conti International-მა. საინვესტიციო ხელშეკრულება 2016 წელს გაფორმდა, მშენებლობა კი 2017 წლის ბოლოს დაიწყო. ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა აიღო ვალდებულება, 2.5 მილიარდი აშშ დოლარის ინვესტიცია განეხორციელებინა საქართველოს მთავრობის მნიშვნელოვანი მხარდაჭერით, რომელიც ვალდებული იყო პორტის მშენებლობისა და თავისუფალი ინდუსტრიული ზონისათვის გამოეყო 1,000 ჰექტარი მიწის ნაკვეთი და განეხორციელებინა პორტთან დამაკავშირებელი სარკინიგზო და საგზაო გზების მშენებლობა. აღნიშნულის საერთო ღირებულება 114 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენდა¹². აღსანიშნავია, რომ 2017 წელს საქართველოს კონსტიტუციაში შეტანილი ცვლილებები ითვალისწინებდა ანაკლიაში ექსკლუზიური ეკონომიკური ზონის შექმნას, რომელზეც სპეციალური სამართლებრივი რეჟიმი გავრცელდებოდა¹³.

ანაკლიის პორტის პროექტის აშშ-ის მიერ მხარდაჭერამ უარყოფითი რეაქცია გამოიწვია რუსეთში. რუსეთი პორტს გეოსტრატეგიულ საფრთხედ მიიჩნევდა, რადგან მას ჰქონდა პოტენციური მიწის აშშ-ისა და ნატოს სამხედრო გემები აფხაზეთის საზღვართან. ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი ეკონომიკურადაც არახელსაყრელი ჩანდა ჩვენი ჩრდილოელი მეზობლისათვის, რადგან ის კონკურენციას გაუწევდა რუსეთის შავი ზღვის პორტებს და საფრთხეს შეუქმნიდა მათი ტვირთების მიმოსვლას აზიიდან ევროპაში (Daly, 2020).

ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი მალე სერიოზული დაბრკოლებების წინაშე დადგა. მიუხედავად თავდაპირველი მხარდაჭერისა, საქართველოს მთავრობამ დაიწყო პროექტის შესაძლო წარმატების ეჭვქვეშ დაყენება. 2019 წლის დეკემბრის დასაწყისში ინფრასტრუქტურის სამინისტრომ განაცხადა, რომ გეგმავს ADC-თან ხელშეკრულების შეწყვეტას, თუ კონსორციუმი წლის ბოლომდე ვერ უზრუნველყოფს პორტის მშენებლობისთვის საჭირო დაფინანსებას¹⁴, პოტენციური ინვესტორებისა და ფინანსური ინსტიტუტებისაგან. 2020 წლის იანვარში, როგორც მაშინ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრმა განაცხადა, პროექტი შეჩერდა ინვესტორის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შეუსრულებლობის გამო, სახელმწიფოს მხრიდან მნიშვნელოვანი მხარდაჭერის მიუხედავად. როგორც Eurasia Daily Monitor-ის პუბლიკაციაშია აღნიშნული, ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა საჭირო თანხების უზრუნველყოფა ორი ძირითადი

¹¹ <https://agenda.ge/en/article/2016/8#gsc.tab=0>

¹² <https://traceca-org.org/en/countries/georgia/transport-infrastructure-projects-in-georgia/>

¹³ იხ. საქართველოს კონსტიტუციის მუხლი 7 – ტერიტორიული მოწყობის საფუძვლები: <https://matsne.gov.ge/en/document/view/30346?publication=36>

¹⁴ <https://agenda.ge/en/news/2019/3297#gsc.tab=0>

ფაქტორის გამო ვერ შეძლო: უპირველეს ყოვლისა იმის გამო, რომ 2019 წლის იანვრიდან ADC-ის ყოფილი თავმჯდომარის, მამუკა ხაზარაძისა და მისი მოადგილის, ბადრი ჯაფარიძის, წინააღმდეგ სისხლის სამართლის საქმე მიმდინარეობდა. მათ ბრალად ფულის გათეთრება ედებოდათ. მამუკა ხაზარაძის წინააღმდეგ გამოძიება ჯერ კიდევ 2018 წლის ივნისში დაიწყო. ამ დროისათვის ანაკლიის განვითარების კონსორციუმი და მისი ინვესტორები აწარმოებენ ორ საერთაშორისო საარბიტრაჟო განხილვას სახელმწიფოს წინააღმდეგ. მათ მიერ მოთხოვნილი კომპენსაცია 1.5 მილიარდ აშშ დოლარს აღემატება¹⁵.

ბევრი მიიჩნევს, რომ ანაკლიის პროექტის პრობლემები მხოლოდ კომერციული საკითხებით არ არის განპირობებული, რადგან ADC-ის ყოფილი თავმჯდომარის წინააღმდეგ გამოძიება დაემთხვა რუსეთის მიერ პორტის მშენებლობის ჩაშლის მცდელობებს. ექსპერტები იმასაც ვარაუდობდნენ, რომ პორტის განვითარებისათვის საჭირო ამერიკული ინვესტიცია ჩინურით ჩანაცვლდებოდა (Menabde, 2019).

რუსეთის ნოვოროსიისკის საზღვაო პორტიდან სატრანსპორტო დერეფნების ალტერნატიულ მარშრუტებზე გადამისამართებამ ცენტრალური აზიისა და კავკასიის გავლით, რაც გამოწვეული იყო რუსეთის წინააღმდეგ დაკისრებული სანქციებით უკრაინაში მიმდინარე ომის გამო, გაზარდა საქართველოს, როგორც გადამწყვეტი მნიშვნელობის, სატრანზიტო ჰაბის როლი. სავარაუდოდ, სწორედ ამ ცვლილებამ განაპირობა ანაკლიის პორტის პროექტის განახლება (Anjaparidze, 2022). აღსანიშნავია, რომ რუსეთის მხრიდან პორტის მშენებლობასთან დაკავშირებით ამ დროისათვის არანაირი უარყოფითი განცხადებები არ გაკეთებულა, რამაც წარმოშვა ფიქრის საფუძველი, რომ ანაკლიის პორტი შეიძლება ემსახურებოდეს რუსეთის ინტერესებს, განსაკუთრებით, მას შემდეგ, რაც პროექტში ჩინეთის ჩართულობის გეგმები გაცხადდა.

5.2. ანაკლიის პორტის მშენებლობის ახალი ტენდერი

2024 წლის 18 მარტს საქართველოს მთავრობამ გამოაცხადა დახურული საერთაშორისო ტენდერი ანაკლიის პორტის საზღვაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობაზე, თუმცა სატენდერო დოკუმენტაცია არ გასაჯაროებულა. ტენდერის გამოცხადების შესახებ ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს განცხადებაში ნათქვამია, რომ საერთაშორისო ტენდერი სრულად შეესაბამება მსოფლიო ბანკის შესყიდვის პროცედურებს¹⁶. ეს არის საქართველოს მთავრობის დადგენილება №65 „საინვესტიციო/კაპიტალური პროექტების მართვის მეთოდოლოგიის დამტკიცების თაობაზე“, სადაც ნათქვამია, რომ საერთაშორისო ტენდერები უნდა განხორციელდეს დონორებთან შეთანხმებული პროცედურების დაცვით¹⁷. ამ ეტაპზე ჩნდება კითხვები იმის შესახებ, თუ რამდენად იყო დაცული მსოფლიო ბანკის შესყიდვების პროცედურა და იყო თუ არა დასაშვები ღია ტენდერის ჩატარება.

¹⁵ <https://bm.ge/news/anakliis-ports-chinuri-konsortsiumi-aashenebs-vin-shearchia-saqartvelos-mtavrobam-proectis-gansakhortsieleblad>

¹⁶ <http://www.moesd.gov.ge/?page=news&nw=2479&lang=ge>

¹⁷ იხ. საქართველოს მთავრობის დადგენილება №65 „საინვესტიციო/კაპიტალური პროექტების მართვის მეთოდოლოგიის დამტკიცების თაობაზე“, მუხლი 13.

მსოფლიო ბანკის პროცედურების მიხედვით, კომპლექსური, მაღალი რისკის ან/და მაღალი ღირებულების მქონე ხელშეკრულებების შემთხვევაში, რეკომენდებულია ღია საერთაშორისო კონკურენტული შესყიდვების პროცედურა (World Bank, 2020). მსოფლიო ბანკი, აგრეთვე, აწესებს ქვეყნებზე მორგებულ სახელმძღვანელო მითითებებს შესყიდვების პროცედურის შესახებ და მეთოდებს (World Bank, 2024). სახელმძღვანელო დოკუმენტში მითითებულია, რომ საქართველოში განსახორციელებელი პროექტების შემთხვევაში, რომელთა ღირებულება აღემატება 20 მილიონ აშშ დოლარს, საჭიროა ჩატარდეს ღია ტენდერი. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს განცხადებაში აღნიშნულია, რომ „შესყიდვა უნდა ეფუძნებოდეს ერთეულოვან შესყიდვის პროცედურას ლიმიტირებული საერთაშორისო საბაზრო მიდგომების გამოყენებით“, რაც გულისხმობს დახურული და არა ღია ტენდერის გამოყენებას. ეს მსოფლიო ბანკის „შეზღუდული კონკურენციის“ მიდგომის მსგავსია, რომელიც დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ არსებობს მხოლოდ რამდენიმე პრეტენდენტი კომპანია, ან როდესაც განსაკუთრებული გარემოებები ამართლებს ღია კონკურენტული შესყიდვების პრაქტიკაზე უარის თქმას. თუმცა, როგორც ზემოთ აღინიშნა, ზოგადად, ეს არ არის სასურველი მეთოდი კომპლექსური საერთაშორისო პროექტების შემთხვევაში.

როგორც ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სატენდერო განცხადებაშია აღნიშნული, სატენდერო დოკუმენტაციის მისაღებად შეირჩა ევროპული ე.წ. „დიდი ოთხეულის კომპანიები“ (Boskalis, DEME, Jan De Nul, Van Oord), საზღვაო მშენებლობის დარგში მათი მდიდარი გამოცდილების გამო. ამასთან, ხაზი გაესვა, რომ აღნიშნული კომპანიები გლობალური დაღრმავების/დამღრმავებელი ფლოტის 80%-ს ფლობენ, რაც სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია პროექტისათვის, რადგან პორტის საზღვაო სამუშაოს დიდი წილი ფსკერის დაღრმავებაზე მოდის¹⁸. 2023 წელს სახელმწიფოს მიერ დაფუძნებულმა კომპანია შპს „ანაკლიის საზღვაო ნავსადგურმა“ დაიქირავა საერთაშორისო საკონსულტაციო კომპანია HAEDS B.V, რომელთან კონსულტაციის შედეგადაც გამოიკვეთა სატენდერო დოკუმენტაციის „დიდი ოთხეულის“ კომპანიებთან დაგზავნის მიზანშეწონილობა, შეზღუდული კონკურენციის მიდგომის გამოყენებით.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის ინვესტორის გამოვლენის საერთაშორისო კონკურსში კი როგორც ეკონომიკის მინისტრის მაისის თვის განცხადებით ირკვევა, ჩინურ-სინგაპურული კონსორციუმი გამოცხადდა, რომელიც შედგება კომპანიებისგან China Communications Construction Company (CCCC) Limited (China) და China Harbor Investment Pte. Ltd (Singapore). მინისტრ ლევან დავითაშვილის თქმით, ეს კონსორციუმი იყო ერთადერთი სუბიექტი, რომელმაც ანაკლიის პორტის განვითარების პროექტზე სატენდერო წინადადება წარადგინა¹⁹. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული კონსორციუმი იყო ერთ-ერთი იმ ორი კომპანიიდან, რომლებმაც დააკმაყოფილეს 2023 წლის თებერვალში გამოქვეყნებული პარტნიორის შერჩევის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები²⁰. კერძო პარტნიორის შერჩევის საკვალიფიკაციო მოთხოვნები

¹⁸ <http://www.moesd.gov.ge/?page=news&nw=2479&lang=ge>

¹⁹ <https://bm.ge/news/anakliis-ports-chinuri-konsortiumi-aashenebs-vin-shearchia-saqartvelos-mtavrobam-proeqtis-gansakhortsieblad>

²⁰ <https://www.economy.ge/?page=economy&s=149&lang=ge>

დააკმაყოფილა შვეიცარულ-ლუქსემბურგულმა კომპანიამაც (Terminal Investment Limited Holding S.A. (T.I.L Holding S.A))²¹.

აღსანიშნავია, რომ 2023 წელს შერჩევის ეტაპზე შესარჩევ პროცესში მონაწილეობის უფლება არ მიეცათ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ საწარმოებს ან მათ, რომლებშიც სახელმწიფო პირდაპირ ან ირიბად ფლობს 30%-ზე მეტ წილს²². თუმცა, როგორც ჩანს, ეს მოთხოვნა მოიხსნა მთავრობის მხრიდან ოფიციალური განცხადების გარეშე, რადგან გამარჯვებული კონსორციუმი სახელმწიფო კომპანიებისგან შედგება. კომპანია China Communications Construction Co. (CCCC) 2006 წელს დააარსა სახელმწიფო საწარმო China Communications Construction Group-მა (CCCG), რომელიც CCCC-ის 57.64%-იან საკონტროლო პაკეტს ფლობს. 2021 წელს CCCC-მა შემოსავლების მიხედვით Fortune Global 500-ის სიაში 61-ე ადგილი დაიკავა. დღეისათვის ეს არის ყველაზე დიდი კომპანია მსოფლიოში, რომელიც ახორციელებს პორტების დაგეგმარებასა და მშენებლობას, მაგისტრალებისა და ხიდების დაგეგმარებასა და მშენებლობას, დაღრმავებას, კონტეინერების ამწეების წარმოებას და საზღვაო ნავთობის საბურღი პლატფორმების დაგეგმარებას²³. CCCC „სარტყლისა და გზის“ ინიციატივის ერთ-ერთი აქტორია, რომელიც მთელ რიგ პროექტებში იყო ჩართული. თუმცა ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ კომპანია, მზარდ გავლენასთან ერთად, საეჭვო რეპუტაციითაც სარგებლობს. China Communications Construction Company-ს რვა წლით აევრძალა მსოფლიო ბანკის მიერ ფინანსირებული პროექტების ტენდერებში მონაწილეობა ფილიპინებში კორუფციული პრაქტიკის გამო (The New York Times, 2018). კომპანია აშშ-ის მიერ სანქცირებული სუბიექტების სიაშია²⁴. 2020 წელს აშშ-მა საკუთარ მოქალაქეებს აუკრძალა CCCC-თან ფინანსური ოპერაციების განხორციელება კომპანიის მიერ სამხრეთ-ჩინეთის ზღვაში ხელოვნური კუნძულების მშენებლობასა და სადაო ტერიტორიების მილიტარიზაციის პროცესში ჩართულობის გამო. გარდა ამისა, აშშ წინ აღუდგა ჩინეთის სახალხო რესპუბლიკას გამოყენებინა კომპანია ექსპანსიური გეგმების განსახორციელებლად²⁵.

რაც შეეხება სინგაპურში დაფუძნებულ კომპანია China Harbour Investment Company-ს, იგი მჭიდროდაა დაკავშირებული CCCC-ს შვილობილ კომპანია China Harbour Engineering Company-სთან. კომპანია China Harbour Engineering Company-ს კორუფცია ედებოდა ბრალად, იგი ბანგლადეშის მთავრობამ ერთ-ერთი ოფიციალური პირის მოქრთამვის ბრალდებით შავ სიაში შეიტანა და აიკრძალა მასთან შემდგომი ხელშეკრულების დადება. ეს მაგალითები ბადებს კითხვებს ანაკლის პორტის განვითარებაში ჩართული სუბიექტების კეთილსინდისიერებისა და ეთიკურობის შესახებ.

²¹ <https://rustavi2.ge/ka/news/265123>. იხ.: <https://bm.ge/news/anakliis-ports-chinuri-konsortsiumi-aashenebs-vin-shearchia-saqartvelos-mtavrobam-proeqtis-gansakhortsieleblad>^d

²² <https://www.economy.ge/?page=economy&s=149&lang=ge>

²³ <https://en.ccccltd.cn/gvjj/ggjj/gsjis/>

²⁴ <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/Details.aspx?id=32072>

²⁵ <https://2017-2021.state.gov/u-s-imposes-restrictions-on-certain-prc-state-owned-enterprises-and-executives-for-malign-activities-in-the-south-china-sea/>. იხ.: <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/US-China-tensions/US-blacklists-Belt-and-Road-builder-for-role-in-South-China-Sea>

5.3. სამომავლო ხელშეკრულება: რა შესაძლო რისკები არსებობს?

ტენდერში გამარჯვებულთან დაგეგმილი ხელშეკრულების შესახებ ცოტა რამ არის ცნობილი. შერჩეულ ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმთან კონტრაქტის დასადასტურებლად მოლაპარაკებებისათვის 2024 წლის მაისში მისი საჯაროდ გამოცხადებიდან, სავარაუდოდ, რამდენიმე კვირა ან რამდენიმე თვე იქნება საჭირო. ამჟამად, დადასტურებული შეთანხმების თანახმად, ანაკლიის ახალი ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი ინსტიტუციური საჯარო და კერძო თანამშრომლობის (PPP) ფორმატში განხორციელდება. 51%-იანი წილის მესაკუთრე სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული კომპანია Anaklia Sea Port LLL იქნება, ხოლო დანარჩენი 49% ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმს ერგება²⁶.

კერძო პარტნიორის შერჩევის პროცესის განზრახულობის შესახებ განაცხადში ნათქვამია, რომ მთავრობა პროექტისათვის 340 ჰექტრამდე მიწას გამოყოფს. ამავდროულად, განიხილება თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის (თიზ) შექმნის საკითხიც. უნდა აღინიშნოს, რომ დაგეგმილი არ არის ქვეყანაში არსებული პორტის განვითარების და ექსპლუატაციის ექსკლუზიური პირობების შეთავაზება. თუმცა კონცესიური შეთანხმება შეიძლება შეიცავდეს დებულებებს, რომლებიც იცავს ინვესტორს ბუნებრივი ფორს-მაჟორისგან ან გარკვეული პოლიტიკური რისკებისგან და, ასევე, იცავს კომპენსაციის შესახებ შეთანხმებას კონკრეტული სცენარის განვითარების ან ხელშეკრულების შეწყვეტის შემთხვევებში. კონტრაქტორი პასუხისმგებელი იქნება როგორც კაპიტალის უზრუნველყოფაზე, ისე მისი ვალდებულებების შესასრულებლად სასესხო დაფინანსების მოზიდვაზე. პროექტის I-ელი ფაზის საწყისი ინვესტიცია 600 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენს, ხოლო პროექტის ჯამური ღირებულება თავდაპირველად 2 მილიარდ აშშ დოლარად შეფასდა. I-ელი ფაზა მოიცავს ნავსადგურის მშენებლობას, რომლის გამტარუნარიანობაც ყოველწლიურად 7 მილიონ ტონას მიაღწევს. ნავსადგურის ამოქმედება მშენებლობის დაწყებიდან 3 წლის განმავლობაშია დაგეგმილი. პროექტის ხანგრძლივობის ვადა განისაზღვრება 49 წლით²⁷.

აღსანიშნავია, რომ შემოთავაზებული საჯარო-კერძო თანამშრომლობის შეთანხმება ეფუძნება მოდელს Build-Own-Operate (BOO) და არა მოდელს Build-Operate-Transfer (BOT)²⁸. ამ შემთხვევაში საყურადღებო განსხვავება ისაა, რომ საჯარო სექტორის ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების (IPSAS) თანახმად, თითოეული BOT ხელშეკრულება სახელმწიფოს ბუღალტრულ აღრიცხვაში უნდა დაკვალიფიცირდეს, როგორც საკრედიტო ვალდებულება²⁹. ვალის ამგვარი აღიარება მოითხოვს გამჭვირვალობის მაღალ დონეს და უზრუნველყოფს სიცხადეს ფინანსური ვალდებულებების შესახებ, რომლებიც წარმოიშობა BOT ხელშეკრულებიდან, რაც წინააღმდეგობაში მოდის ჩინეთის საკრედიტო ხელშეკრულებების ჩვეულებრივ გაუმჭვირვალე ბუნებასთან. ეს ბადაებს კითხვას, აღნიშნული

²⁶ <https://ppp.gov.ge/saagentos-tavmjdomarem-anakliis-proeqtis-samtavrobo-komisiis-mushaobashi-miigho-monawileoba/>

²⁷ <https://www.economy.ge/?page=economy&s=149&lang=en>

²⁸ <https://ppp.gov.ge/saagentos-tavmjdomarem-anakliis-proeqtis-samtavrobo-komisiis-mushaobashi-miigho-monawileoba/>

²⁹ იხ. სსბასს 32 – მომსახურებაზე კონცესიური შეთანხმება გრანტის გამცემი. იხ. https://www.ifac.org/flysystem/azure-private/publications/files/B8%20IPSAS_32.pdf

გამჭვირვალობის მოთხოვნების გამო ხომ არ თქვა საქართველოს ხელისუფლებამ უარი განსაზღვრული ვადის გასვლის შემდეგ დაიბრუნოს საკუთრების უფლება ანაკლიის პორტზე. მიუხედავად იმისა, რომ ჯერ შეთანხმება არ დადებულია, საქართველო აპირებს დადოს ხელშეკრულება ჩინურ სახელმწიფო კომპანიასთან და არა პირდაპირ სახელმწიფოსთან, რაც კიდევ ერთხელ ადასტურებს ჩინეთის დაკრედიტების პოლიტიკის გაუმჭვირვალობას. ჰორნისა და მისი თანაავტორების (2019) თანახმად, ჩინეთის დაკრედიტების პოლიტიკა, როგორც წესი, ხორციელდება სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული სუბიექტების მეშვეობით და არა უშუალოდ სახელმწიფოებს შორის. როგორც წესი, ვალის მიმღებებიც სახელმწიფო საწარმოები არიან. ამ ტიპის დაკრედიტება ხშირად არ აღირიცხება განვითარებადი ქვეყნების მიერ, რაც მნიშვნელოვანი ინფორმაციული დეფიციტია საერთაშორისო საკრედიტო სტატისტიკისათვის (იხ. ნაწილი 3).

საკითხის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, სახელმწიფოს მიერ აღებული ვალდებულებები ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობასთან დაკავშირებით საჯაროდ უნდა იყოს განხილული დაინტერესებული მხარეების ჩართულობით. შემამფოთებელია, რომ მთავრობამ შესაძლოა აიღოს პირობითი ვალდებულებები, რამდენადაც ხელშეკრულება შესაძლოა მოიცავდეს სახელმწიფო გარანტიებს პორტში არსებული ტვირთბრუნვის, პროექტთან დაკავშირებული და არადაკავშირებული შემოსავლების შესახებ, ან მოიცავდეს ისეთი ლიკვიდური და ფიზიკური აქტივების გირავნობას, როგორც არის, მაგალითად, მიწა. თუ ტვირთბრუნვის პროგნოზირებული მოცულობა არ იქნა მიღწეული და ინვესტორი კომპანია არ მიიღებს მოსალოდნელ შემოსავალს, მთავრობას შეიძლება დაეკისროს დეფიციტის ანაზღაურება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან. თუ სახელმწიფო ვერ დაფარავს სხვაობას საბიუჯეტო რესურსებიდან, შესაძლოა ამოქმედდეს სხვა საგარანტიო ვალდებულებები. არსებულ ლიტერატურაზე დაყრდნობით, ჩინური ხელშეკრულებები ხშირად მოიცავს უზრუნველყოფის საშუალებებს და მიწოდების გარანტიებს, რომლებიც ძირითად შემთხვევაში კასკადური ხასიათისაა. როგორც წესი, ეს პირობები კონფიდენციალურია და არ მჟღავნდება, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ არ დაირღვა ვალდებულებები, როგორც ეს შრი-ლანკის ჰამბანტოტის პორტთან დაკავშირებით მოხდა. ამის მსგავსად, ანაკლიის პროექტი საქართველოში შესაძლოა მოიცავდეს ისეთ გარანტიებს და უზრუნველყოფის აქტივებს, როგორც პორტის მიმდებარე მიწა ან/და სახელმწიფოს ლიკვიდური აქტივებია. თავდაპირველი პირობითი ვალდებულებები, ე.წ. მიწოდების გარანტიები (Offtake Guarantees) და კოლატერალური უზრუნველყოფის საშუალებები შესაძლოა გადაიზარდოს პირდაპირ ვალდებულებებში, რაც უარყოფითად აისახება სახელმწიფო ბიუჯეტსა და მის საერთაშორისო რეზერვებზე, მათ შორის, საქართველოს ეროვნული ბანკის მიერ განკარგულ ოქროზე. გარდა ამისა, უზრუნველყოფის საშუალებების და მიწოდების გარანტიების კომპლექსურმა და კასკადურმა სტრუქტურამ შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს საპენსიო ფონდის ლიკვიდურობაზე, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, თუ გადაწყდება საპენსიო ფონდის მიერ ანაკლიის პორტში ინვესტიციის განხორციელება (იხ. ქვემოთ)³⁰.

³⁰იხილეთ ISET-ის კვლევითი ინსტიტუტის განცხადება „დაგროვებითი პენსიის შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე, რომელიც გაუხსნის კარს მსგავს სარისკო ინვესტიციებს.

ამჟამად საეჭვოა ანაკლიის პორტის პროექტის ეფექტიანობა, რადგანაც გაურკვეველია, ევროპიდან შემოდინებული სავაჭრო ნაკადების მოცულობა ეკონომიკური კვლევით პროგნოზირებული მაჩვენებლების შესაბამისი იქნება თუ არა. ცნობილია, რომ ანაკლიის პორტი უნდა ყოფილიყო სატრანზიტო ჰაბი ევროპასა და აზიას შორის, რაც ხელს შეუწყობდა გამტარუნარიანობის ზრდას. ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის (ADC) სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის, ტედ ჯონასის, თქმით, ADC-მ პორტის განვითარების ადრეულ ეტაპზე რამდენიმე კვლევა ჩაატარა, რომელთა შედეგადაც დადასტურდა პროექტის პოტენციალი. მან ხაზგასმით აღნიშნა ისიც, რომ ანაკლიის პროექტი არასოდეს ყოფილა გამიზნული ჩინური ტვირთების ტრანსპორტირებისათვის აზიასა და ჩინეთს შორის ცუდი ინფრასტრუქტურული კავშირის გამო. ამის საპირისპიროდ, პროექტის სამიზნეს წარმოადგენდა ცენტრალური აზიიდან, კავკასიიდან და რუსეთიდან ლეგალური ვაჭრობის შედეგად არსებული ტვირთები. ჯერ კიდევ უკრაინის ომამდე ანაკლიის პროექტი მიმზიდველად ითვლებოდა, რის შესახებაც ხელისუფლებამ კარგად იცოდა. რუსეთის მიერ უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ ეს მიმზიდველობა კიდევ უფრო გაიზარდა, რაც დასტურდება ყაზახეთის, უზბეკეთისა და აზერბაიჯანის მხრიდან პორტის განვითარების მხარდაჭერით, როგორც აღნიშნა ტედ ჯონასმა თავის ინტერვიუში ³¹. ამჟამინდელი გეოპოლიტიკური სიტუაციიდან გამომდინარე, გაურკვეველია, შენარჩუნდება თუ არა ევროპასა და საქართველოს შორის დაგეგმილი სავაჭრო ნაკადები. ეს გაურკვეველობა საეჭვოს ხდის პროექტის წარმატებას. ამის საპირისპიროდ, არსებობს მოსაზრება, რომ ანაკლიის პორტი ოპერირებას მხოლოდ ჩინეთის მიერ ინვესტიციის განხორციელების შემთხვევაში შეძლებს. საქართველოს პარლამენტის საფინანსო-საბიუჯეტო კომიტეტის თავმჯდომარემ, პაატა კვიციანიამ, 2024 წლის მაისში განაცხადა, რომ ტენდერში არ მიიღეს მონაწილეობა ამერიკულმა და ევროპულმა კომპანიებმა და დასძინა, რომ ჩინური ტვირთების გარეშე, ანაკლიის პორტი მნიშვნელობას დაკარგავდა (Civic Idea, 2024).

გარდა ამისა, შემაშფოთებელია ისიც, თუ როგორ დააფინანსებს საქართველოს მთავრობა პორტის I-ელი ფაზის განსახორციელებლად საჭირო ღირებულების 51%-იან წილს, რომელიც 600 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენს და გამოიყენებს თუ არა იგი ამ მიზნით საპენსიო ფონდს. „დაგროვებითი პენსიის შესახებ“ კანონში შეტანილი ბოლო ცვლილების თანახმად, საპენსიო ფონდის მოქმედი სამეთვალყურეო და საინვესტიციო საბჭოები, რომლებსაც პარლამენტი ნიშნავს, შეიცვლება ერთიანი მმართველი საბჭოთი, რომელსაც ერთპიროვნულად მხოლოდ პრემიერ-მინისტრი დანიშნავს. მიუხედავად იმისა, რომ ეს რეფორმა შეიძლება მენეჯმენტის ცენტრალიზაციასა და ადმინისტრაციული პროცესების გამარტივებას ისახავდეს მიზნად, არსებობს წუხილი იმის შესახებ, თუ რა გავლენას მოახდენს იგი საინვესტიციო გადაწყვეტილებებზე, გამჭვირვალობაზე, დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობასა და ფონდის მმართველობის დამოუკიდებლობასა და ეფექტურობაზე. ცვლილებების ფარგლებში გათვალისწინებულია ლიმიტების გაზრდაც, რაც საშუალებას აძლევს საპენსიო ფონდს ინვესტირება განახორციელოს აქტივების უფრო ფართო სპექტრში, მათ შორის, მაღალი რისკის მქონე აქტივებში. ბუნდოვანი ტერმინი „სხვა ტიპის აქტივები“ რისკის შემცველია,

³¹ BMG-ის ინტერვიუ ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრთან, ტედ ჯონასთან: <https://www.facebook.com/watch/?mibextid=w8EBqM&v=1397058467668598&rdid=H1p9eKky2OmaWudN>

განსაკუთრებით, სახელმწიფო პროექტებში პოტენციურ ისეთ ინვესტიციებთან დაკავშირებით, როგორც ანაკლიის პორტის მშენებლობა (Surguladze & Keshelava, 2024). შემამფოთებელია ისიც, რომ არასათანადო მართვის შემთხვევაში, ასეთი ტიპის ინვესტიციებმა შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფონდის მთლიანობასა და ფინანსურ უსაფრთხოებას. მეორე მხრივ, არსებობს ალბათობა, რომ საჭირო თანხების მობილიზებას საქართველოს მთავრობა უზრუნველყოფს ჩინური კომპანიებისგან აღებული კრედიტებით. ეს კი ბადებს შიშს, რომ კრედიტის დაფარვასთან დაკავშირებული სირთულეების შემთხვევაში, ქვეყანა აღმოჩნდება სავალო კრიზისის პრობლემის წინაშე, რაც, უარესი სცენარის შემთხვევაში, გამოიწვევს სახელმწიფოს წილის დაკარგვას ანაკლიის პორტის პროექტში, როგორც ეს შრი-ლანკის ჰამბანტოტას პორტის პროექტის შემთხვევაში მოხდა.

გარდა ზემოაღნიშნული ფისკალური რისკებისა, ანაკლიის პროექტი გეოპოლიტიკურ რისკებთანაცაა დაკავშირებული. ამკარაა, რომ დასავლელ პარტნიორებს უარი ეთქვათ თანამშრომლობაზე ჩინეთის სასარგებლოდ, რაც შემამფოთებელია გლობალური დამაბულობის გათვალისწინებით და საფრთხის წინაშე აყენებს საქართველოს ევროკავშირისაკენ სწრაფვას. მიუხედავად იმისა, რომ ჩინეთის ჩართულობამ შესაძლოა საქართველოს სასიცოცხლოდ საჭირო კაპიტალი მოუტანოს, ეს დიდ რისკებთანაცაა დაკავშირებული. ჩინეთის გავლენის გაძლიერებამ და კონტროლმა კრიტიკული მნიშვნელობის ინფრასტრუქტურულ პროექტებში შესაძლოა საქართველო მჭიდროდ დაკავშიროს რუსეთის გეოპოლიტიკურ ინტერესებთან. ეს რისკები შესაძლოა მოიცავდეს როგორც რუსეთის მიერ გეოპოლიტიკურ მანიპულაციებს, ისე ეკონომიკურ და სავაჭრო კონტროლს. დასავლეთის მიერ რუსეთის წინააღმდეგ სანქციების დაწესებისა და სავაჭრო ბარიერების გაზრდის საპასუხოდ, ანაკლიის პორტი შეიძლება გახდეს არალეგალური საქონლის გამტარი პუნქტი, რაც პოტენციურად გამოიწვევს საქართველოს წინააღმდეგ სანქციების დაწესებას და ქვეყნის ეკონომიკურ იზოლაციას დასავლეთისაგან. საქართველო ფორმალურად არ არის დაკავშირებული საერთაშორისო სანქციებთან და ქვეყნის არცერთ საერთაშორისო პარტნიორს არ განუცხადებია, რომ ქვეყანა არღვევს აღნიშნულ სანქციებს, განსაკუთრებით, ვაჭრობისა და ფინანსების სფეროში. მიუხედავად ამისა, საქართველოს რუსეთის მეზობლად მდებარეობა გარკვეულ რისკებს შეიცავს³². ამგვარი რისკების მართვა საჭიროებს საიმედო სტრატეგიულ პოლიტიკას, რათა დაცული იყოს საქართველოს ეროვნული ინტერესები და შენარჩუნდეს თანამშრომლობა დასავლელ პარტნიორებთან.

ანაკლიის პროექტი შეიცავს პოტენციურ კორუფციულ რისკებსაც და საჭიროა ყურადღების გამახვილება რამდენიმე ფაქტორზე. ჩინური საკრედიტო ხელშეკრულებების გაუმჭვირვალობა შემამფოთებელია პროექტის ფინანსურ და საოპერაციო დეტალებთან დაკავშირებით. გარდა ამისა, საერთაშორისო მეთვალყურეობის შემცირებამ შესაძლოა შეამციროს ანგარიშვალდებულების ხარისხი. უფრო მეტიც, ჩინურ-სინგაპურულ კონსორციუმში შემავალი კომპანიები, რომლებმაც გაიმარჯვეს ტენდერში, დაკავშირებული არიან საეჭვო კორუფციულ გარიგებებთან ტანზანიაში, ბანგლადეშში, მალაიზიაში და შრი-ლანკაში (Civic

³² BMG-ის ინტერვიუ ანაკლიის განვითარების კონსორციუმის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრთან, ტედ ჯონასთან: <https://www.facebook.com/watch/?mibextid=w8EBqM&v=1397058467668598&rdid=H1p9eKKy2OmaWudN>

Idea, 2024). ეს ფაქტორები ერთობლივად ქმნიან სამომავლოდ ხელსაყრელ გარემოს კორუფციული საქმიანობისათვის.

ამ პოტენციური რისკებიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია შევისწავლოთ ჩინელი ინვესტორების მიერ ანაკლიის პორტის მშენებლობასთან დაკავშირებული პოტენციური სარგებელი. ADC-ის მრჩეველთა საბჭოს წევრის განცხადებით, ეკონომიკური სარგებელი, რომელიც ქვეყანამ შეიძლება მიიღოს პორტში ჩინური ინვესტიციების განხორციელებით, ბევრად ნაკლებია აშშ-ის ინვესტიციებთან შედარებით. ცნობილია, რომ ამგვარი პროექტების განხორციელებისას ჩინური კომპანიები ასაქმებენ საკუთარ მუშახელს, რაც ადგილობრივად სამუშაო ადგილების შექმნის შესაძლებლობას დიდად არ იძლევა. პორტის ფუნქციონირებისათვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია თავისუფალი ეკონომიკური ზონის (თიზ) არსებობაც. პორტის მახლობლად ასეთი ზონის არსებობა ზრდის პორტის ეკონომიკურ პერსპექტივებს, რამდენადაც ხელს უწყობს ინვესტიციებისა და ვაჭრობის ზრდას, ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას და საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობას. ანაკლიის თავისუფალი ეკონომიკური ზონა ამჟამად ADC-ს ეკუთვნის. BMG-სთან სატელევიზიო ინტერვიუში ტედ ჯონსმა განაცხადა, რომ ADC არ აპირებს მიჰყიდოს ტერიტორია ჩინელ ინვესტორებს ან სახელმწიფოს³³.

პოტენციური სარგებლის განხილვისას, საჭიროა გადავხედოთ ოფიციალურ დოკუმენტებში აღწერილ ინფორმაციას. საქართველოსა და ჩინეთის სტრატეგიული პარტნიორობის შესახებ ერთობლივ განცხადებაში ნათქვამია, რომ ჩინეთმა გამოთქვა მზადყოფნა, შესთავაზოს შეღავათიანი სესხები საქართველოს სოციალური და ინფრასტრუქტურული პროექტებისათვის³⁴. თუმცა, პოტენციური რისკების გათვალისწინებით, ასეთი ტიპის შეღავათიანმა სესხებმა შესაძლოა ქვეყანას გრძელვადიანი სარგებელი არ მოუტანოს. პირიქით, ასეთი ტიპის სესხების შედეგად შესაძლებელია საქართველო სავალო ხაფანგში აღმოჩნდეს. ასეთი ფინანსური გარიგებების დადებამდე სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია მათი პოტენციური გრძელვადიანი შედეგების შესწავლა.

³³ Ibid.

³⁴ https://www.gov.ge/print.php?gg=1&sec_id=583&info_id=85067&lang_id=GEO

6. დასკვნა

ჩინეთის, როგორც მცირე და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნების ყველაზე მსხვილი ორმხრივი კრედიტორის, როლი ხაზს უსვამს მის ზეგავლენას განვითარებადი ქვეყნების ეკონომიკური ლანდშაფტის ფორმირებისას. ჩინეთის საინვესტიციო სტრატეგიამ, რომელიც მნიშვნელოვნადაა კონცენტრირებული ინფრასტრუქტურის, სატრანსპორტო, ენერჯეტიკის და სამთომომპოვებით სექტორებზე, განაპირობა დაკრედიტების მნიშვნელოვანი ზრდა სუბ-საპარულ აფრიკასა და აზიაში. ჩინეთის დაკრედიტების პრაქტიკასთან, რომელიც ხასიათდება კონფიდენციალობის დაცვის ვალდებულებითა და უზრუნველყოფის ღონისძიებებით, მნიშვნელოვან გამოწვევებთან არის დაკავშირებული. ეს მოიცავს სავალო კრიზისის გაზრდილ რისკს და ვალის რესტრუქტურისაგან დაკავშირებულ სირთულეებს. აქედან გამომდინარე, საჭიროა ამგვარი გარიგებების მეტი გამჭვირვალობა და გასაჯაროება. G20-ის ინიციატივა ვალების კოორდინირებული მართვის შესახებ წარმოადგენს ნაბიჯს ვალების მართვისა და რესტრუქტურისაგან დაკავშირებულ სირთულეებზე გადასვლისკენ, თუმცა, ასეთი ზომების ეფექტურობა დამოკიდებულია ჩინეთის მზადყოფნაზე ჩაერთოს უფრო გამჭვირვალე და კოორდინირებულ მოლაპარაკებებში.

ჩინეთის მიერ დაფინანსებული პროექტების შესწავლა ცხადყოფს მის თანმდევ გამოწვევებსა და სირთულეებს, განსაკუთრებით, კოლატერიზებული ტრანზაქციების მიმართულებით. ანგოლის მოდელი და სხვა პროექტების მაგალითები (ლაოს-ჩინეთის რკინიგზა, ადის-აბება-ჯიბუტის რკინიგზა და ჰამბანტოტას პორტი) ასახავს არათანაზომიერებას კრედიტის დაფარვის მიზნით ბუნებრივი რესურსების გამოყენებას ან/და სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურულ მომსახურებების გაწევას შორის, რასაც მოჰყვება სავალო კრიზისის რისკი. განხილული მაგალითები ხაზს უსვამს ამგვარი რისკების სამართავად მტკიცე ინსტიტუციური ჩარჩოს და საკანონმდებლო ბაზის შექმნის საჭიროებას. შიდა და გარე მმართველობის სტრუქტურების გაძლიერება აუცილებელია პროექტის წარმატების უზრუნველსაყოფად და ფინანსური მთლიანობის შესანარჩუნებლად. ამ საერთაშორისო გამოცდილებიდან მიღებული გაკვეთილები ხაზს უსვამს რისკების მართვის ჯანსაღი პრაქტიკის მნიშვნელობას და სესხის ამღები ქვეყნების მიერ საგარეო დაფინანსებით განხორციელებული პროექტების მეტი კონტროლის უზრუნველყოფის აუცილებლობას.

ზემოთ მოყვანილი განხილვის ფონზე, ანაკლიის ღრმაწყლოვან პორტთან დაკავშირებული საკითხი წარმოადგენს გაფრთხილებას, რომელიც კარგად ასახავს ჩინურ ინვესტიციებთან დაკავშირებულ რისკებს. პროექტის სარგებლიანობასთან დაკავშირებული ბუნდოვანება, რომელსაც ემატება პოტენციური ფისკალური ვალდებულებები და გეოპოლიტიკური რისკები, მოითხოვს მისი სტრატეგიული სარგებლისა და ფინანსური მდგრადობის ზედმიწევნით გადახედვას. ანაკლიის პორტის მომავალზე საუბრისას, საქართველომ გულდასმით უნდა შეაფასოს ჩინურ ინვესტიციებთან დაკავშირებული რისკები, განსაკუთრებით, ჩინეთის ზეგავლენის ზრდის პოტენციალისა და საკრედიტო სირთულეების გათვალისწინებით. სხვა მცირე და საშუალო შემოსავლის მქონე ქვეყნების გამოცდილების გათვალისწინებით, საქართველომ უპირატესობა უნდა მიაანიჭოს გამჭვირვალე და დივერსიფიცირებულ

საერთაშორისო თანამშრომლობას, შეიმუშაოს რისკების მართვის სისტემა, რათა საგულდაგულოდ შეისწავლოს უცხოური ინვესტიციების ზეგავლენა კრიტიკული მნიშვნელობის მქონე ინფრასტრუქტურულ პროექტებში.

იმისათვის, რომ ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტი წარმატებული აღმოჩნდეს, საქართველომ უნდა გამოიჩინოს მტკიცე მიდგომა რისკების მართვის კუთხით. ამისათვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია შესაბამისი ინსტიტუციური ჩარჩოს და საკანონმდებლო ბაზის შემუშავება, რომლებიც ითვალისწინებს ხელშეკრულებების გულდასმით შესწავლას, გამჭვირვალე შესყიდვების პროცესს და შესაბამისობას ეროვნულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან ეროვნული აქტივების დაცვის მიზნით. გამჭვირვალობის, ანგარიშვალდებულების ხელშეწყობა და პროექტის შესაბამისობის უზრუნველყოფა საქართველოს ვალის მართვის სტრატეგიასა და მაკროეკონომიკურ პოლიტიკასთან არის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი ნაბიჯი კორუფციული რისკების შერბილებისა და ინფორმირებული გადაწყვეტილების მიღების ხელშესაწყობად. მნიშვნელოვანია საქართველომ ხელი შეუწყოს ცოდნის გაღრმავებასა და შესაძლებლობების ზრდას სამართლებრივ, ვალეების მართვისა და საჯარო ინვესტიციების მართვის სფეროებში. ამგვარი კომპლექსური სტრატეგიის საშუალებით შესაძლებელი გახდება არა მხოლოდ პროექტთან დაკავშირებული სირთულეების გადაჭრა, არამედ ანაკლიის პორტის ეკონომიკის მამოძრავებელ ძალად ქცევისთვის ხელის შეწყობა და, ამავდროულად, საქართველოს ეროვნული ინტერესების დაცვა.

ბიბლიოგრაფია

- Africa News. (2024, May 12). Chinese-built Ethiopia-Djibouti Railway marks six years of operation. Africa News. Retrieved from <https://www.africanews.com/2024/05/12/chinese-built-ethiopia-djibouti-railway-marks-six-years-of-operation/>
- Anjaparidze, Z. (2022, September 15). Anti-Russian sanctions increase transit role of Georgia. Eurasia Daily Monitor, 19(135). Retrieved from <https://jamestown.org/program/anti-russian-sanctions-increase-transit-role-of-georgia/>
- Busbarat, P., Camba, A., Pratiwi, F. I., Po, S., Đõ, H., Sengkhakhoutlavong, B., ... & Thuzar, M. (2023). How Has China's Belt and Road Initiative Impacted Southeast Asian Countries?. Retrieved from <https://carnegieendowment.org/posts/2023/12/how-has-chinas-belt-and-road-initiative-impacted-southeast-asian-countries?lang=en>
- Chen, W., & Dicarolo, J. (2021, September 9). Laos-China Railway. The People's Map of Global China. Retrieved from <https://thepeoplesmap.net/maps/laos-china-railway>
- Civic Idea (2024, May 31). Anaklia Port - Another Step in Shifting Foreign Policy. Retrieved from <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/7726/>
- Corkin, L. (2006). China's Interest and Activity in Angola's Construction and Infrastructure Sector." Center for Chinese Studies, Stellenbosch University. Retrieved from https://focusweb.org/wp-content/uploads/2007/05/images_stories_china_angola-report-31-august-2006.pdf
- Daly, J. C. K. (2020, March 16). Russia's discreet satisfaction over Georgia's Anaklia port debacle. Eurasia Daily Monitor, 17(33). Retrieved from <https://jamestown.org/program/russias-discreet-satisfaction-over-georgias-anaklia-port-debacle/>
- Foster, V., Butterfield, W., Chen, Ch., & Pushak, N (2008). China's emerging role in Africa. Part of the changing landscape of infrastructure finance. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/237356834_China's_emerging_role_in_Africa_Part_of_the_changing_landscape_of_infrastructure_finance
- Foster, V., Butterfield, W., Chen, Ch., & Pushak, N. (2009). Building Bridges: China's Growing Role as Infrastructure Financier for Sub-Saharan Africa. Trends and Policy Option series. Washington, DC: PPIAF. Retrieved from <https://documents1.worldbank.org/curated/en/936991468023953753/pdf/480910PUB0Buil101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf>
- Gelpern, A., Horn, S., Morris, S., Parks, B., & Trebesch, C. (2021). How China lends: A rare look into 100 debt contracts with foreign governments. Retrieved from <https://www.cgdev.org/sites/default/files/how-china-lends-rare-look-100-debt-contracts-foreign-governments.pdf>
- Gi Hub (2020, November 30). Addis Ababa–Djibouti railway. Case Studies. Retrieved from <https://www.gihub.org/connectivity-across-borders/case-studies/addis-ababa-djibouti-railway/>
- Grey, E. (2018, September 18). The story of Hambantota Port: a flunking token of political corruption. Ship Technology. Retrieved from <https://www.ship-technology.com/features/hambantota-port-china-sri-lanka/>

- Hillman, J. (2018). Game of loans: how China bought Hambantota. Retrieved from <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota>
- Horn, S., Reinhart, C. M., & Trebesch, C. (2019). China's overseas lending (Working Paper No. 26050). National Bureau of Economic Research. Retrieved from <http://www.nber.org/papers/w26050>
- International Monetary Fund, & World Bank. (2020). Collateralized transactions: Key considerations for public lenders and borrowers. Retrieved from <https://www.imf.org/en/Publications/Policy-Papers/Issues/2020/02/19/Collateralized-Transactions-Key-Considerations-for-Public-Lenders-and-Borrowers-49063>
- International Monetary Fund, & World Bank. (2023). Collateralized transactions: Recent developments and policy considerations. Retrieved from <https://www.imf.org/external/np/g20/121423.htm>
- International Monetary Fund. (2017). Lao People's Democratic Republic: 2017 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Lao People's Democratic Republic. Retrieved from <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/03/23/Lao-Peoples-Democratic-Republic-2017-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-45750#:~:text=IMF%20Staff%20Country%20Reports&text=Summary%3A,investment%20from%20its%20dynamic%20neighbors>
- International Monetary Fund. (2019). Djibouti: 2019 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Djibouti. International Monetary Fund. Retrieved from <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/10/23/Djibouti-2019-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-48743>
- Janssen, P. (2017). Land-locked Laos on track for controversial China rail link. *nikkei asian review*, 24. Retrieved from <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Land-locked-Laos-on-track-for-controversial-China-rail-link>
- Menabde, G. (2019). Russia tries to bog down the Anaklia Deep Sea Port project. *Eurasia Daily Monitor*, 16(73). Retrieved from <https://jamestown.org/program/russia-tries-to-bog-down-the-anaklia-deep-sea-port-project/>
- Menabde, G. (2024, June 6). Georgia's Anaklia deep-water port becomes Chinese geopolitical project. *Eurasia Daily Monitor*, 21(87). Retrieved from <https://jamestown.org/program/georgias-anaklia-deep-water-port-becomes-chinese-geopolitical-project/>
- Morris, S. (2019). "The Kunming-Vientiane Railway: The Economic, Procurement, Labor, and Safeguards Dimensions of a Chinese Belt and Road Project." *CGD Policy Paper*, 142, 7. Retrieved from <https://www.cgdev.org/publication/kunming-vientiane-railwayeconomic-procurement-labor-and-safeguards-dimensions-chinese>
- Resource-Backed Loans: Pitfalls and Potential. Retrieved from <https://resourcegovernance.org/analysis-tools/publications/resource-backed-loans-pitfalls-potential>
- Sun, I. Y., Jayaram, K., & Kassiri, O. (2017). *Dance of the Lions and Dragons*. McKinsey and Company. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/Middle%20East%20and%20Africa/The%20closest%20look%20yet%20at%20Chinese%20economic%20engagement%20in%20Africa/Dance-of-the-lions-and-dragons.ashx>
- Surguladze, T., & Keshelava, D. (2024). Proposed changes to the pension system increase risks for the 1.5 million pension fund participants (Policy Paper N2024/06). Retrieved from <https://iset->

[pi.ge/en/publications/policy-briefs/3475-proposed-changes-to-the-pension-system-increase-risks-for-the-15-million-pension-fund-participants](https://www.pi.ge/en/publications/policy-briefs/3475-proposed-changes-to-the-pension-system-increase-risks-for-the-15-million-pension-fund-participants)

The New York Times (2018, June 25). How China got Sri Lanka to cough up a port. Retrieved from <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>

World Bank. (2020). Procurement regulations for IPF borrowers: Goods, works, non-consulting and consulting services (4th ed.). Retrieved from <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/178331533065871195-0290022020/original/ProcurementRegulations.pdf>

World Bank. (2023). Addressing Debt and Raising Revenue Key to Lao PDR Economic Stability.

World Bank. Retrieved from

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099120423041040145/pdf/P1796280aeb3e10520909c04119b3a755d0.pdf>

World Bank. (2023). International debt report 2023. Washington, DC: World Bank.

<https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2032-8> . License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO

World Bank. (2024). Bank guidance: Thresholds for procurement approaches and methods by country (Public Catalogue Number OPS5.03-GUID.166). Retrieved from

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/bd515361a34d8080310011f4c0d519d4-0290012024/original/Bank-Guidance-Thresholds-for-procurement-approaches-and-methods-by-country.pdf>

Zhai, K., & Johnson, K. (2020). Exclusive: Taking power-Chinese firm to run Laos electric grid amid default warnings. Thomas Reuters, 4. Retrieved from [https://www.reuters.com/article/china-laos/exclusive-taking-power-chinese-firm-to-run-laos-electric-grid-amid-default-warnings-idINL4N2G122S/#:~:text=\(Reuters\)%20%2D%20The%20poor%2C,knowledge%20of%20the%20agreement%20said.](https://www.reuters.com/article/china-laos/exclusive-taking-power-chinese-firm-to-run-laos-electric-grid-amid-default-warnings-idINL4N2G122S/#:~:text=(Reuters)%20%2D%20The%20poor%2C,knowledge%20of%20the%20agreement%20said.)

[https://www.reuters.com/article/china-laos/exclusive-taking-power-chinese-firm-to-run-laos-electric-grid-amid-default-warnings-idINL4N2G122S/#:~:text=\(Reuters\)%20%2D%20The%20poor%2C,knowledge%20of%20the%20agreement%20said.](https://www.reuters.com/article/china-laos/exclusive-taking-power-chinese-firm-to-run-laos-electric-grid-amid-default-warnings-idINL4N2G122S/#:~:text=(Reuters)%20%2D%20The%20poor%2C,knowledge%20of%20the%20agreement%20said.)

დანართი 1: ტექნიკური შენიშვნები დაფინანსების მეთოდები

ძირითადი აქტორები

- HG – მიმღები სახელმწიფო, რომელიც საჭიროებს ინფრასტრუქტურულ განვითარებას
- SOE – სახელმწიფო საწარმო მასპინძელ ქვეყანაში
- CG – ჩინეთის მთავრობა
- CB – ჩინური ბანკი
- CC – ჩინური კომპანია

გაითვალისწინეთ, რომ CB და CC წარმოადგენენ სახელმწიფოს მიერ კონტროლირებად ერთეულებს და სრულად ანგარიშვალდებული არიან CG-ის წინაშე. ეს ასახავს ინსტიტუციურ იერარქიას ჩინეთში.

CG → CB1,2,... → CC1,2,... = CG

მოდელი „საქონელი (წავთობი, ელექტროენერჯია) ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ“ – ორგანიზაციის სინქრონული პროცესი

ფაზა 0

0. HG და CG ხელს აწერენ მემორანდუმს, რომელშიც განსაზღვრულია თანამშრომლობის პრიორიტეტული სფეროები.

ფაზა I

ხელშეკრულება 1. ინფრასტრუქტურული განვითარების პროექტი ბუნებრივი რესურსების მომპოვებელ ინდუსტრიაში.

1. HG ხელს აწერს სესხის ხელშეკრულებას CB-სთან ბუნებრივი რესურსების მომპოვებელი ინდუსტრიის ინფრასტრუქტურის განვითარების მიზნით (წავთობი, ჰიდროენერჯეტიკა).
2. პროექტის განსახორციელებლად ხდება CC1-ის შერჩევა.
3. CB აფინანსებს პროექტის განსახორციელებლად საჭირო CC1-ის მუშახელისა და აღჭურვილობის მიწოდებას.
4. CC1 CB-ს წარუდგენს ანგარიშს მიწოდებული სამუშაო ძალისა და საქონლის შესახებ. CB აღნიშნულ მონაცემებს გადაიყვანს მონეტარულ ღირებულებაში, CG-ის მიერ დადგენილ ფასებზე დაყრდნობით.
5. CB წარუდგენს ანგარიშფაქტურას HG-ს, სადაც განსაზღვრულია CC1-ის მიერ მიწოდებული საქონლისა და მომსახურების ღირებულება.
6. აღნიშნულ ანგარიშფაქტურას HG მოიაზრებს საკუთარ საკრედიტო ვალდებულებად CB-ს წინაშე.

II ფაზა

ხელშეკრულება 2. ბუნებრივი რესურსების მოპოვების კონცესიის ხელშეკრულება.

7. HG და CC2 აწერენ ხელს ხელშეკრულებას ბუნებრივი რესურსების მოპოვების შესახებ, ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურული განვითარების ხელშეწყობის სანაცვლოდ.
8. CC2 ახორციელებს ბუნებრივი რესურსების მოპოვებას და გადასცემს CG-ს.
9. CC2 CB-ს წარუდგენს ანგარიშს მოპოვებული ბუნებრივი რესურსების მოცულობის შესახებ. CB აღნიშნულ მონაცემებს გადაიყვანს მონეტარულ ღირებულებაში, CG-ს მიერ დადგენილ ფასებზე დაყრდნობით.
10. CB ერთმანეთს ადარებს CC2-ის და CC1-ის შეფასებებს და წარუდგენს ანგარიშ-ფაქტურას HG-ს ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული კრედიტის დაფარვის შესახებ ხელშეკრულება 2-ის თანახმად მოპოვებული ბუნებრივი რესურსებით.

შენიშვნები:

- ბარტერული არაფულადი ტრანზაქცია – CC1-ის მიერ მიწოდებული ჩინური საქონლისა და შრომის გაცვლა CC2-ის მიერ HG-ის ტერიტორიაზე მოპოვებულ ბუნებრივ რესურსებში, რითაც HG ამავდროულად უზრუნველყოფს ხელშეკრულება 1-ითა და ხელშეკრულება 2-ით გათვალისწინებული ვალდებულებების შესრულებას.
- ოფსეტური ბუღალტრული აღრიცხვა (წრიული ტრანზაქცია) – არაფულადი ტრანზაქცია, რომლის თანახმადაც CC1-ისა და CC2-ის ანგარიშები თანხვედრაშია HG-ის საკრედიტო ხელშეკრულებით განსაზღვრულ ვალდებულებებთან.
- ხელშეკრულების პირობები შესაძლოა საჯაროდ იყოს ხელმისაწვდომი იმგვარად, რომ დააკმაყოფილოს, სულ მცირე, 30%-იანი საგრანტო ელემენტის მოთხოვნა. თუმცა ხელშეკრულებით შესაძლოა მკაფიოდ განსაზღვრული არ იყოს წინასწარი გადახდის, ამორტიზაციისა და კრედიტის დაფარვის გრაფიკები, რადგან აღნიშნული დამოკიდებულია CC1-ისა და CC2-ის მიერ შეთანხმების განხორციელების მოცულობასა და CB-ს მიერ მათ შეფასებებზე.
- საშელავათო პერიოდი/გრეის პერიოდი = დროის ინტერვალი ხელშეკრულება 1-სა და ხელშეკრულება 2-ს შორის. ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული კრედიტის მოცულობა აისახება CB-ს ბუღალტრულ აღრიცხვაში მანამ, სანამ ამოქმედდება ხელშეკრულება 2 და დაიწყება ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული ვალდებულებების ეტაპობრივი შესრულება. ოფსეტის დინამიკის განსაზღვრას და შეფასებას ახორციელებს CB.
- გადახდები და ვალის მომსახურება ხორციელდება საქონლისა და მომსახურების ბუნებრივ რესურსებზე გაცვლის არაფულადი ბარტერული გარიგებით.
- გადახდა შეიძლება იყოს CC1-ის მიერ CB-სთვის და შემდგომ CB-ს მიერ HG-სთვის წარუდგენილი ანგარიშ-ფაქტურის ეკვივალენტი, ხოლო ვალის მომსახურება იქნება CC-ს

მიერ CB-სთვის და შემდგომ CB-ს მიერ HG-სთვის წარდგენილი ანგარიშ-ფაქტურის ეკვივალენტი.

- უზრუნველყოფა – CC1-ის მიერ მიწოდებული და CB-ს მიერ შეფასებული საქონლისა და მომსახურების მიწოდება.
- ვალის მომსახურება – CC2-ის მიერ მიწოდებული და CB-ს მიერ შეფასებული ბუნებრივი რესურსების მიწოდება.
- დავალიანება = სხვაობა CC1-ის მიერ მოწოდებულ ყველა საქონელსა და მომსახურებას შორის, სხვადასხვა მომსახურების საფასურსა და CC2-ის მიერ მიწოდებულ ბუნებრივ რესურსებს შორის, რომელთა შეფასებაც ხდება CB-ს მიერ.
- თუ HG გადაწყვეტს CC2-ის ოპერაციების ექსპროპრიაციას ან გადაცემას, დავალიანება უნდა დაიფაროს CB-ს სასარგებლოდ.

მოდელი „მომსახურება ინფრასტრუქტურის სანაცვლოდ (პორტი და რკინიგზა)“ – ორ ან მეტფაზიანი თანმიმდევრული პროცესი

ფაზა 0

0. HG და CG ხელს აწერენ მემორანდუმს, რომელშიც განსაზღვრულია თანამშრომლობის პრიორიტეტული სფეროები.

I ფაზა

ხელშეკრულება 1. პორტის ინფრასტრუქტურული განვითარების პროექტი.

1. HG-მ ხელი მოაწერა საკრედიტო ხელშეკრულებას CB-სთან პორტის და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარების მიზნით.
2. პროექტის განსახორციელებლად შეირჩა CC1.
3. CB დააფინანსებს პროექტის განსახორციელებლად საჭირო CC1-ის მუშახელისა და აღჭურვილობის მიწოდებას.
4. CC1 CB-ს წარუდგენს ანგარიშს მიწოდებული სამუშაო ძალისა და საქონლის შესახებ. CB აღნიშნულ მონაცემებს გადაიყვანს მონეტარულ ღირებულებაში, CG-ის მიერ დადგენილ ფასებზე დაყრდნობით.
5. CB წარუდგენს ანგარიშფაქტურას HG-ს, სადაც განსაზღვრულია CC1-ის მიერ მიწოდებული საქონლისა და მომსახურების ღირებულება.
6. აღნიშნულ ანგარიშფაქტურას HG მოიაზრებს საკუთარ საკრედიტო ვალდებულებად CB-ს წინაშე.
7. HG დაიქირავებს SOE-ს პორტის მართვისა და ფუნქციონირების მიზნით, აგრეთვე, იმ მიზნით, რომ პორტის/რკინიგზის მიერ განხორციელებული საქმიანობიდან მიღებული შემოსავლით დაიფაროს ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული საკრედიტო ვალდებულება.
 - უზრუნველყოფა – CC1-ის მიერ მიწოდებული და CB-ს მიერ შეფასებული საქონლისა და მომსახურების მიწოდება.
 - კრედიტის დაფარვა = SOE-ს მიერ CB-ს მიმართ არსებული ვალის გადახდა უცხოურ ვალუტაში.

II ფაზა

იმ შემთხვევაში, თუ SOE დროულად ვერ შეძლებს ვალის მომსახურების გადახდების შესრულებას, გააქტიურდება II ფაზის კონცესიური ხელშეკრულება.

ხელშეკრულება 2. კონცესიური ხელშეკრულება პორტის/რკინიგზის ფუნქციონირების შესახებ.

8. CC2-თან კონცესიური ხელშეკრულების გაფორმება, რომელიც ითვალისწინებს ნაწილობრივ წვდომას პორტის/რკინიგზის ოპერაციებზე, რომლებიც ასახულია SOE-ს ბუღალტრულ აღრიცხვაში. აღნიშნული შესაძლოა განხორციელდეს ცალკეული კომპანია CC3-ის მეშვეობით, რომელიც წარმოადგენს CC2-ის და SOE-ს ერთობლივ

საწარმოს, ან CC2-ის, რომელიც მიიღებს აქციებს ან/და SOE-ს მართვის გრძელვადიან ხელშეკრულებას.

9. CC2,3 ახორციელებს პორტის/რკინიგზის მართვას და CB-ის მიმართ არსებული კრედიტის დაფარვას.
10. CB ერთმანეთს ადარებს CC2,3-ის და CC1-ის შეფასებებს და წარუდგენს ანგარიშ-ფაქტურას HG-ს ხელშეკრულება 2-ის თანახმად პორტის/რკინიგზის ფუნქციონირებით მიღებული შემოსავლიდან ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული კრედიტის დაფარვის შესახებ.
 - უზრუნველყოფა – CC1-ის მიერ მიწოდებული და CB-ს მიერ შეფასებული საქონლისა და მომსახურების მიწოდება.
 - ვალის მომსახურება = CC2,3-ის მიერ CB-ს მიმართ არსებული ვალის გადახდა უცხოურ ვალუტაში.

III ფაზა

თუ CC2,3-ისგან მიღებული შემოსავალი ჩაითვლება არასაკმარისად ხელშეკრულება 1-ით გათვალისწინებული საკრედიტო ვალდებულებების დასაფარად, CG-მ შესაძლოა მოითხოვოს დამატებითი, ხელშეკრულება 3-ის, გაფორმება პორტის მიმდებარედ სავაჭრო და ინდუსტრიული ზონების განვითარების შესახებ.

ხელშეკრულება 3. კონცესიური ხელშეკრულება პორტის/რკინიგზის და ინდუსტრიული/სავაჭრო ზონების განვითარების შესახებ.

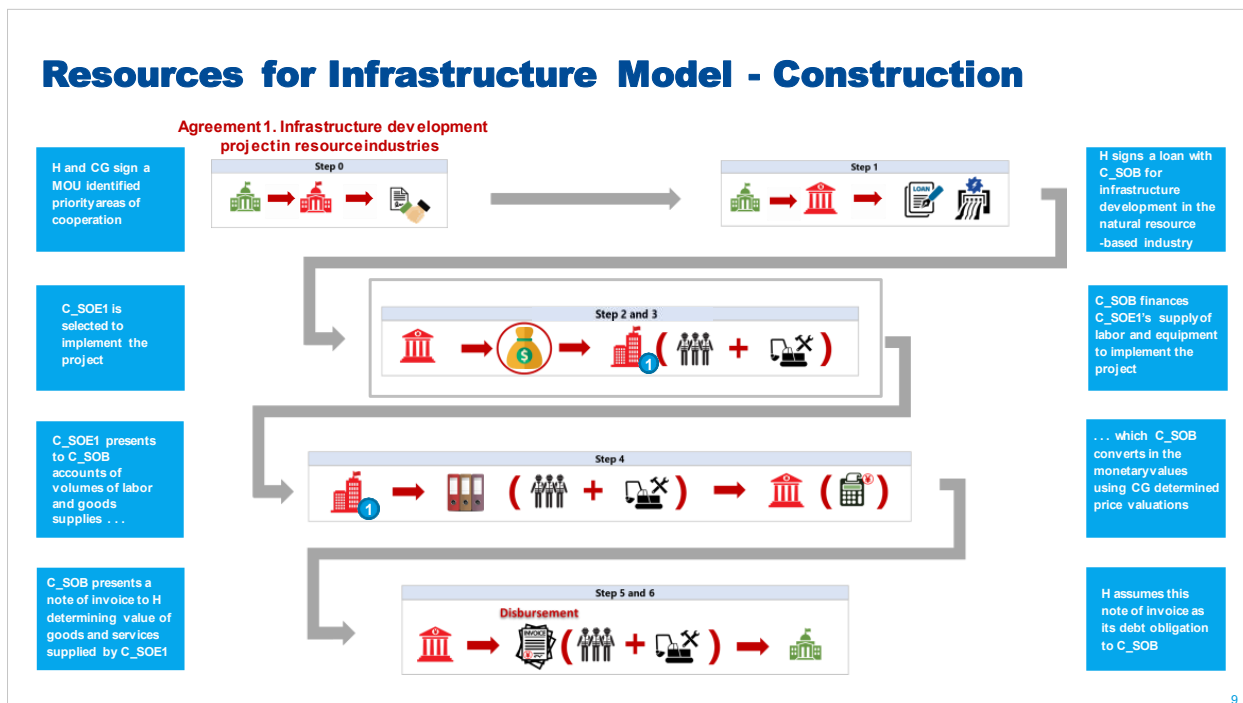
11. CC4-თან კონცესიური ხელშეკრულების გაფორმება პორტის/რკინიგზის მახლობლად ჩინური კომპანიების მიერ ინდუსტრიული განვითარების მიზნით მიწის ნაკვეთის იჯარის შესახებ. აღნიშნული შეთანხმება შესაძლოა განხორციელდეს ცალკეული კომპანია CC5-ის მეშვეობით, რომელიც წარმოადგენს CC3-ის და SOE-ს, ერთობლივ საწარმოს ან CC4-ს, რომელიც ითვალისწინებს მიწის ფართობის გრძელვადიან იჯარას, რომლის ღირებულებასაც CG ცალკეულად დაფარავს.
12. CC4,5,6-ის მიერ სავაჭრო და ინდუსტრიულ ზონაში ოპერირება და CC2,3-ისთვის ვალის გადახდა, რომელიც, თავის მხრივ, განახორციელებს გადახდას CB-ს სასარგებლოდ.
13. CB ერთმანეთს ადარებს CC4,5,6-ის, CC2,3-ის და CC1-ის შეფასებებს და წარუდგენს ანგარიშ-ფაქტურას HG-ს ხელშეკრულება 3-ის თანახმად პორტის ფუნქციონირებით მიღებული შემოსავლიდან ხელშეკრულება 2-ით და ხელშეკრულება 3-ით გათვალისწინებული კრედიტების დაფარვის შესახებ.
 - უზრუნველყოფა – CC1-ის მიერ მიწოდებული და CB-ს მიერ შეფასებული საქონლისა და მომსახურების მიწოდება.
 - ვალის მომსახურება = CC4,5,6-ის მიერ CC2,3-ის მიმართ და CC2,3-ის მიერ CB-ს მიმართ არსებული ვალის გადახდა უცხოურ ვალუტაში.

შენიშვნები:

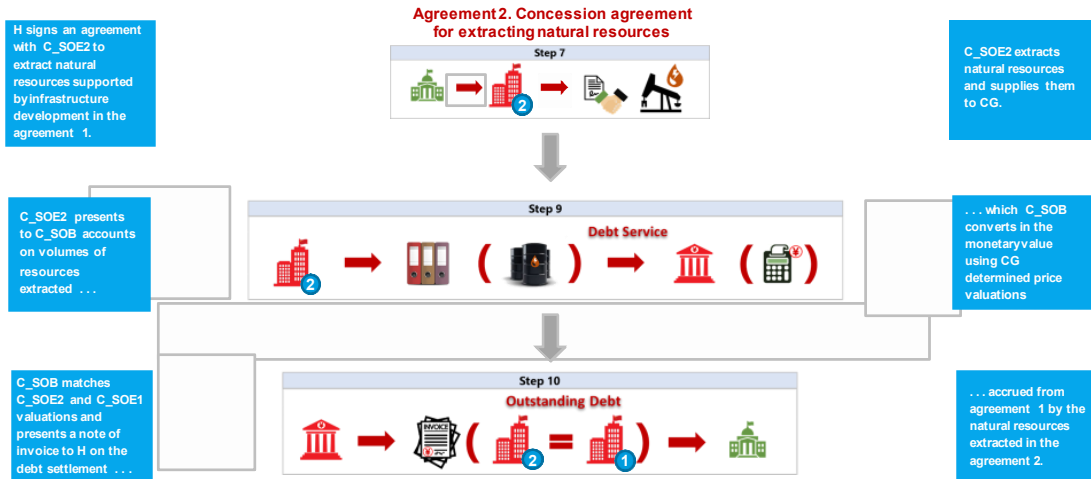
- I ფაზა. საკრედიტო ხელშეკრულება, რომლის თანახმადაც ჩინური საქონლისა და მომსახურების მიწოდება CC1-ის მიერ და მათი CB-ს მიერ შეფასებული ღირებულების გადახდა ხდება SOE-ს მიერ უცხოურ ვალუტაში.
- II ფაზა. კონცესიური ხელშეკრულება, რომლის თანახმადაც ჩინური საქონლისა და მომსახურების მიწოდება CC1-ის მიერ და მათი CB-ს მიერ შეფასებული ღირებულების გადახდა ხდება CC2,3-ის მიერ. თითოეული ოპერაცია უზრუნველყოფილია HG-თან არსებული ხელშეკრულებებით.
- III ფაზა. დამატებითი კონცესიური/იჯარის ხელშეკრულება, რომლის თანახმადაც ჩინური საქონლისა და მომსახურების მიწოდება CC1-ის მიერ და მათი CB-ს მიერ შეფასებული ღირებულების გადახდა ხდება CC2,3-ის მიერ, რომლისთვისაც, თავის მხრივ, თანხის გადახდა ხორციელდება CC4,5,6-ის მიერ. თითოეული ოპერაცია უზრუნველყოფილია HG-თან არსებული ხელშეკრულებებით.
- თუ HG გადაწყვეტს CC2,3,4,5,6-ის ოპერაციების ექსპროპრიაციას ან გადაცემას, დავალიანება უნდა დაიფაროს CB-ს სასარგებლოდ.

Key Actors

<p>HG – host government of a country with an infrastructure development need</p> <p>H_SOE – state owned enterprise in a host country</p> <p>CG – China government</p> <p>C_SOB – Chinese Bank</p> <p>C_SOE - Chinese Company</p>	<p>Symbols</p>
--	-----------------------



Resources for Infrastructure Model - Extraction

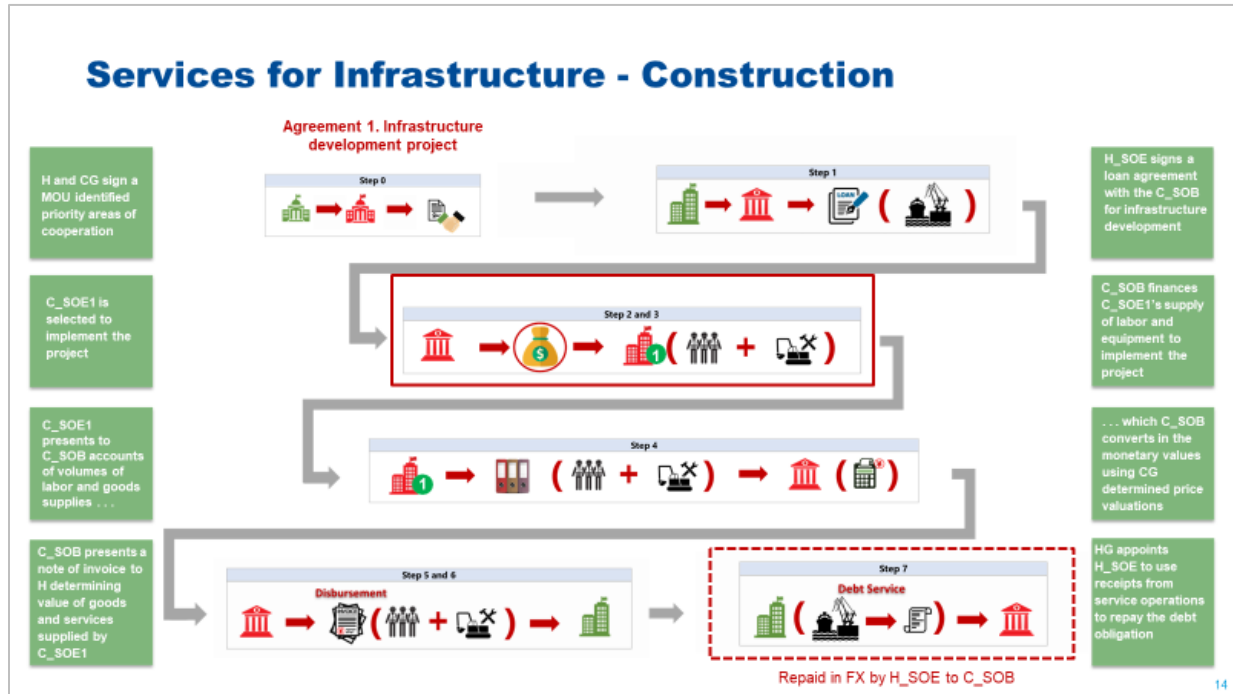


10

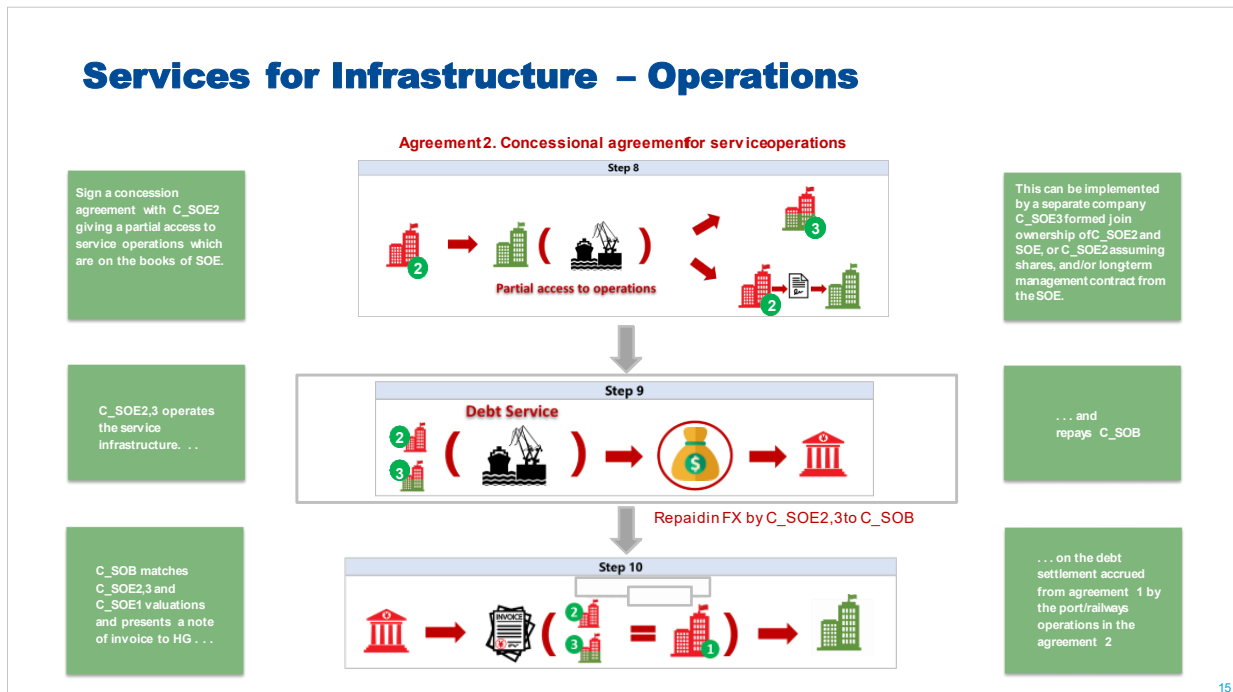
Transactions

- Disbursement = **goods and labor** supplied by C_SOE 1
- Debt service = **natural resources** supplied by C_SOE 2
- Outstanding debt = a difference between all goods and labor supplied by C_SOE 1, various service charges, and natural resources supplied by C_SOE 2
- Bookkeeping by C_SOB
- If host government decides to expropriate or re-assign C_SOE 1, 2 operations, the outstanding debt needs to be repaid in monetary terms

11

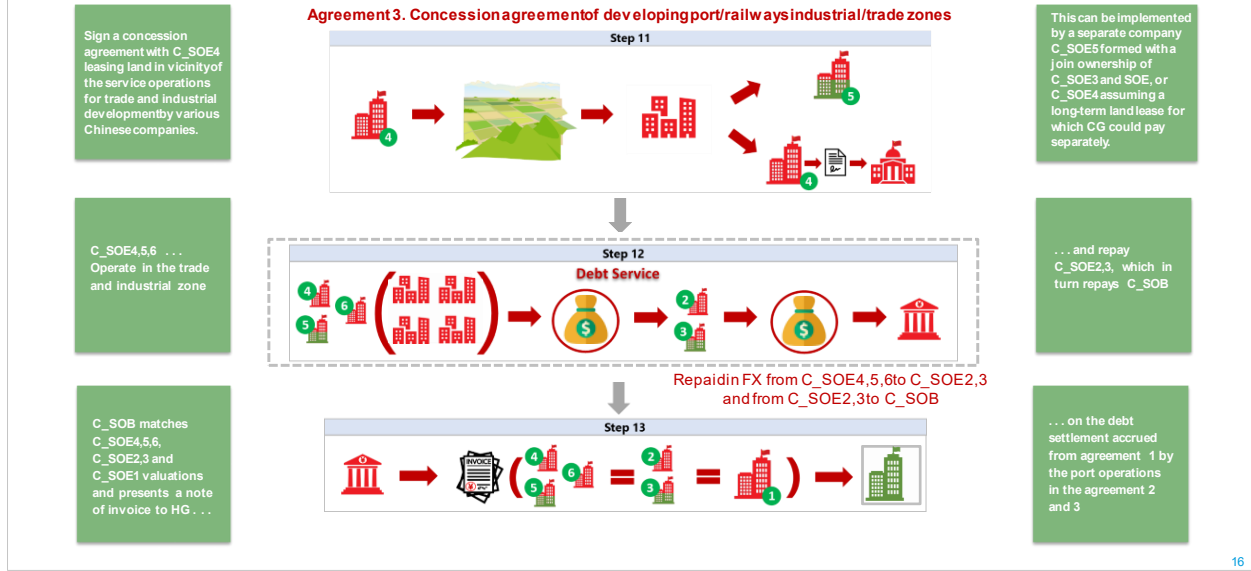


14



15

Services for Infrastructure – Linkages



16

Transactions

Disbursement = goods and labor supplied by C_SOE1 and valued by CB

Debt service = repaid in FX from C_SOE2,3,4,5,6 to C_SOB

- Need FX liquidity to service the debt
- Time inconsistency between capacity utilization and the debt service needs
- Cascading supply chain

17

ISSET

International School of Economics at TSU
Policy Institute

ISSET-ის კვლევითი ინსტიტუტი

ISSET-ის კვლევითი ინსტიტუტი არის ეკონომიკის წამყვანი და დამოუკიდებელი კვლევითი ცენტრი საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის მასშტაბით. ინსტიტუტის საქმიანობის საგანს წარმოადგენს როგორც კვლევითი და საკონსულტაციო საქმიანობა, ისე ტრენინგებისა და დისკუსიების ორგანიზება საჯარო პოლიტიკის ირგვლივ. ISSET-ის კვლევით ინსტიტუტსა და თსუ ეკონომიკის საერთაშორისო სკოლას (ISSET) შორის არსებული მჭიდრო კავშირი უზრუნველყოფს ორივე ორგანიზაციის ინტელექტუალურ-ფინანსურ მდგრადობას. ინსტიტუტის მიზანია, საქართველოსა და რეგიონის მასშტაბით წვლილი შეიტანოს ეკონომიკის, განათლების, დემოკრატიული მმართველობისა და სამოქალაქო საზოგადოების განვითარებაში.

ISSET Policy Institute

www.iset-pi.ge

iset-pi@iset.ge

+995 322 507 177