



## Gruziński port głębinowy Anaklia – znaczenie i wyzwania

Tymon Pastucha, Wojciech Wojtasiewicz

Budowa portu głębinowego Anaklia będzie największą inwestycją infrastrukturalną w historii Gruzji. Ma przyczynić się do rozwoju Korytarza Środkowego, czyli szlaku transportowego łączącego Chiny z Europą. Wybór chińskiego podmiotu jako wykonawcy portu wskazuje na rosnące znaczenie Chin na Kaukazie Południowym i jest kolejnym przejawem oddalania się Gruzji od Zachodu. Sama inwestycja ma jednak potencjał dywersyfikacji dróg transportowych i zwiększenia współpracy gospodarczej między UE a Kaukazem i Azją Centralną.

Rozwijana przez Chiny koncepcja Transkaspijskiego Międzynarodowego Szlaku Transportowego (tzw. Korytarz Środkowy) w państwach Azji Centralnej i na Kaukazie Płd. zakłada dywersyfikację dróg transportowych z Chin do UE z wykluczeniem Rosji i [ominieciem niebezpiecznego szlaku przez Morze Czerwone](#). Jego kluczowym ogniwem ma być planowany port głębinowy Anaklia – drugi największy port nad Morzem Czarnym, zdolny do obsługi największych jednostek klasy post-Panamax (zanurzenie ponad 13 m). Zaangażowanie Chin w tę inwestycję tworzy wyzwania dla wpływów UE i NATO w basenie Morza Czarnego.

**Ewolucja koncepcji inwestycji.** Plany budowy portu Anaklia przedstawiały już w latach 70. władze ZSRR, a później prezydenci Gruzji Eduard Szewardnadze (1992–2003) i Micheil Saakaszwili (2004–2013). Miał być hubem regionalnym i centrum gospodarczym zachodniej Gruzji, obsługującym ładunki z Azji Centralnej, Kaukazu i Rosji. Jednak dopiero w 2016 r. rząd Gruzińskiego Marzenia (GM) rozpoczął inwestycję, wybierając na wykonawcę gruzińsko-amerykańskie konsorcjum (bank TBC z Gruzji i Conti Group z USA). Port miał być gotowy w grudniu 2020 r., ale problemy z jego realizacją pojawiły się w 2019 r., kiedy gruzińska prokuratura postawiła właścicielom banku TBC zarzuty prania pieniędzy. Równocześnie władze oskarżyły konsorcjum o niedotrzymanie terminów zapisanych w umowie i nieumiejętność zapewnienia finansowania. Ostatecznie w styczniu 2020 r. zerwały z nim kontrakt.

Rząd GM powrócił do projektu na początku 2022 r. i 29 maja br. wybrał do budowy portu chińsko-singapurskie konsorcjum z China Communication Construction Company (CCCC) na czele. Obecnie trwają negocjacje umowy. GM przedstawia projekt jako uniezależniający państwo gospodarczo i transportowo od Rosji oraz wzmacniający jego bezpieczeństwo, jednak gruzińska opozycja postrzega decyzję rządzących jako polityczną i efekt korupcji. Według władz za wyborem obecnego wykonawcy ma przemawiać też brak ryzyka ewentualnego zakłócenia funkcjonowania portu przez Rosję.

CCCC realizowało już w Gruzji kilka projektów infrastrukturalnych, m.in. budowę autostrady Wschód–Zachód, jednak jego prace charakteryzowały opóźnienia, słaba jakość wykonania, łamanie praw pracowniczych i znacznie wyższe koszty od założonych. Za podobne praktyki w innych państwach (np. w Bangladeszu i na Filipinach), w tym korupcję, CCCC został objęty sankcjami USA i Banku Światowego.

**Założenia projektu i wyzwania ekonomiczne.** Projekt będzie realizowany w formule partnerstwa publiczno-prywatnego w modelu Build-Own-Operate (BOO), który zdejmie ciężary logistyczne, finansowe i techniczne z państw zamawiających, ale sprzyja ograniczeniu przejrzystości procesu inwestycyjnego. Rząd Gruzji będzie miał 51% udziałów i formalną kontrolę. Inwestycja ma przebiegać w kilku fazach. W ciągu 3 lat za ok. 600 mln dol. ma zostać oddane

## BIULETYN PISM

nabrzeże zdolne do obsługi 7 mln ton towarów rocznie (obecnie gruzińskie porty przeładują ok. 1 mln ton). Docelowa przepustowość portu to 100 mln ton rocznie, a szacowany koszt inwestycji to ponad 2 mld dol. Nie uwzględnia to niezbędnych prac towarzyszących, w tym rozbudowy dróg i modernizacji kolei.

W związku z przyjętym modelem BOO zasady finansowania projektu i perspektywy jego rentowności nie są transparentne. Ma być kredytowany przez chińskie podmioty, jednak szczegóły negocjowanej umowy nie są jawne. Wiąże się to z ryzykiem ustanowienia gwarancji państwowych, dzięki którym w wypadku niespłacenia zadłużenia (w wyniku np. małego przeładunku czy niskich dochodów) pożyczkodawcy będą mogli dokonać egzekucji z mienia niezwiązanego z inwestycją. W przypadku chińskich kredytodawców takie gwarancje często mają charakter kaskadowy i obejmują przejęcie różnych aktywów państwowych, takich jak grunty, fundusze emerytalne czy rezerwy złota (m.in. przypadki Czarnogóry i Sri Lanki). Tymczasem wyzwaniem dla opłacalności Anaklii są niepewność planowanych przepływów handlowych w ramach Korytarza Środkowego (ze względu na alternatywę w postaci innych tras), trudności związane z rozwojem szlaku w pozostałych państwach i konkurencja ze strony Turcji, której atrakcyjność może wzrosnąć po utworzeniu [tzw. zangezurskiego korytarza transportowego](#).

**Wymiar międzynarodowy.** Budowa portu wpisuje się w realizację [porozumienia o strategicznym partnerstwie między Chinami a Gruzją](#). Chiny dostrzegają korzyści z rozpoczęcia i przyszłego zarządzania inwestycją. Z ich perspektywy port stanie się kluczowym elementem Korytarza Środkowego, skróci i zdywersyfikuje drogi transportowe do UE, a także wzmocni inwestycyjne zaangażowanie Chin w regionie i ułatwi dostęp do Morza Czarnego. Równolegle Chiny wyraziły gotowość do zaoferowania Gruzji preferencyjnych pożyczek na projekty społeczne i infrastrukturalne, licząc na pogłębienie uzależnienia tego państwa od siebie.

Projektowi portu Anaklia przez lata sprzeciwiała się Rosja, wskazując, że inwestycja będzie konkurencją dla jej portów czarnomorskich, m.in. w Noworosyjsku, a zaangażowanie USA w projekt osłabi rosyjskie wpływy gospodarcze na Kaukazie. Lokalizacja portu miała też stanowić zagrożenie geostrategiczne ze względu na możliwość goszczenia okrętów NATO w pobliżu Abchazji, gdzie znajduje się rosyjska baza wojskowa, a planowana jest budowa bazy morskiej. Po zaangażowaniu się chińskich podmiotów w projekt strona rosyjska przestała jednak zgłaszać zastrzeżenia. Wynika to ze [specyfiki relacji chińsko-rosyjskich](#), antyzachodniego kursu władz Gruzji i szansy wykorzystania portu do importowania zachodnich towarów do Rosji z ominięciem europejskich i amerykańskich sankcji.

Pierwotną koncepcję budowy portu wspierały UE i USA, widząc w niej szansę na dywersyfikację dróg handlowych, ułatwienie dostępu do nowych rynków i poprawę

bezpieczeństwa energetycznego, co miało być efektem większych możliwości importu m.in. surowców krytycznych, uranu czy węglowodorów. Państwa te wskazywały, że kooperacja z podmiotami zachodnimi obniży zależność Gruzji od Rosji i wzmocni ekonomiczne więzy łączące ją z UE. Obecnie władze USA i gruzińska opozycja ostrzegają, że wybór chińskiego podmiotu będzie skutkowało w Gruzji pogłębieniem wpływów Chin, które uzyskają kontrolę nad kluczową infrastrukturą. Zastrzegają, że brak transparentności w wyborze konsorcjum i utajnienie szczegółów umowy mogą prowadzić do praktyk korupcyjnych i finansowego uzależnienia Gruzji od Chin, a w konsekwencji utrudnić jej integrację ze strukturami zachodnimi.

Projekt ma istotne znaczenie dla gospodarek i rozwoju infrastruktury na Kaukazie Płd. i w państwach Azji Centralnej. Gotowość do finansowego i technicznego zaangażowania wyraża Azerbejdżan, który planuje wykorzystać port do zwiększenia wymiany gospodarczej z UE i Ukrainą (w dłuższej perspektywie) oraz dywersyfikacji dróg eksportu surowców energetycznych. Poparcie deklarują też Kazachstan i Uzbekistan, widząc w nim szansę ułatwienia dostępu do rynku europejskiego.

**Wnioski i perspektywy.** Przyznanie chińskiemu podmiotowi kontraktu na budowę portu Anaklia potwierdza dążenia Chin do kontroli infrastruktury transportowej Gruzji. Może wpłynąć na jej uzależnienie finansowe i polityczne od Chin oraz pogłębienie izolacji od Zachodu. Nie przyniesie też rozwoju lokalnej przedsiębiorczości ani transferu technologii, nie zmniejszy także bezrobocia, bo w przyjętym modelu inwestycyjnym i w kontekście dotychczasowej działalności CCCG korzyści będą transferowane do Chin. Wpisuje się zarazem w chińską politykę uzyskiwania kontroli nad infrastrukturą morską w Europie, może więc stanowić strategiczne wyzwanie dla niezależności logistycznej oraz bezpieczeństwa ekonomicznego i militarnego UE i NATO.

Realizacja inwestycji, nawet przez podmioty chińskie, może przynieść pewne korzyści gospodarcze dla UE i Polski, ponieważ ułatwi dostęp do nowych rynków i pozwoli zdywersyfikować drogi transportowe. Ewentualne profity zależą jednak od tego, czy projekt będzie realizowany zgodnie z międzynarodowymi standardami, co przy kontynuacji obecnej polityki przez GM i dalszym zaangażowaniu chińskiego partnera może być utrudnione. Udział finansowy UE oraz firm europejskich w projekcie powinien więc być uzależniony od kierunku polityki zagranicznej gruzińskich władz po [jesiennych wyborach](#). Ewentualne zwycięstwo opozycji spowoduje zmianę kursu polityki zagranicznej i może doprowadzić do rozwiązania umowy z chińskim partnerem oraz prób zastąpienia go inwestorami zachodnimi. Dla wykorzystania potencjału projektu wskazana byłaby wówczas rozbudowa infrastruktury kolejowej i drogowej łączącej Polskę z Bułgarią, Rumunią i ewentualnie wybrzeżem ukraińskim po zakończeniu wojny z Rosją.